01000940905010016

1749

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 94**

9 Μαΐου 2001

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2912

Προσαρμογή στις διατάξεις της οδηγίας 94/56/Ε.Κ. του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τη θέσπιση βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων Πολιτικής Αεροπορίας - Ενίσχυση της κρατικής εποπτείας επί των Προτύπων Ασφάλειας Πτήσεων, ρύθμιση συναφών οργανωτικών θεμάτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) και άλλες διατάξεις.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΙΣ ΕΡΕΥΝΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις των άρθρων 1 έως και 31 του παρόντος εφαρμόζονται για:

1. τη διερεύνηση ατυχημάτων ή συμβάντων σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, που σημειώνονται εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (Flight Information Region - F.I.R.) Αθηνών, καθώς και τη συλλογή, την επεξεργασία και τη χρήση στοιχείων που έχουν σχέση με αυτά,

2. τη διερεύνηση ατυχημάτων ή συμβάντων σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, που σημειώνονται εκτός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, εφόσον η διερεύνηση δεν διενεργείται από άλλο κράτος, στις εξής περιπτώσεις:

α) όταν πρόκειται για αεροσκάφος ελληνικού νηολογίου,

β) όταν πρόκειται για αεροσκάφος το οποίο εκμεταλλεύεται επιχείρηση με έδρα την Ελλάδα.

3. Οι διερευνήσεις της προηγούμενης παραγράφου διενεργούνται με την επιφύλαξη του ισχύοντος δικαίου του κράτους στην επικράτεια του οποίου συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου νοούνται ως:

1. Αεροσκάφος: Κάθε μηχανή που μπορεί να επιτυγχάνει τη στήριξή της στην ατμόσφαιρα από αντιδράσεις του αέρα διαφορετικές από τις αντιδράσεις του αέρα στην επιφάνεια της γης.

2. Ατύχημα: γεγονός συνδεόμενο με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους, το οποίο συντελείται μεταξύ της στιγμής επιβίβασης στο αεροσκάφος προσώπου που προτίθεται να πραγματοποιήσει πτήση και της στιγμής κατά την οποία όλα τα πρόσωπα που έχουν επιβιβαστεί με αυτή την πρόθεση έχουν αποβιβαστεί, εφόσον:

α. Επέλθει θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός ενός προσώπου που οφείλεται:

α.α. στο γεγονός ότι το πρόσωπο αυτό βρισκόταν στο αεροσκάφος,

β.β. στην άμεση επαφή του με οποιοδήποτε μέρος του αεροσκάφους, περιλαμβανομένων μερών που αποσπάστηκαν από αυτό, ή

γ.γ. στην άμεση έκθεσή του στα αέρια των στροβιλοκινητήρων, εκτός αν πρόκειται για κακώσεις οφειλόμενες σε φυσικά ή τυχαία αίτια, για αυτοτραυματισμούς ή τραυματισμούς από άλλα πρόσωπα ή σε περίπτωση που ο τραυματισμός συμβαίνει σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των ζωνών στις οποίες έχουν κανονικά πρόσβαση οι επιβάτες και το πλήρωμα.

β. Το αεροσκάφος υποστεί βλάβη ή θραύση στα δομικά του στοιχεία, η οποία αλλοιώνει τα χαρακτηριστικά, που αφορούν στη δομική αντοχή, τις επιδόσεις ή τα πτητικά χαρακτηριστικά του και για την αποκατάσταση της οποίας απαιτείται σημαντική επισκευή ή αντικατάσταση του μέρους που έχει υποστεί βλάβη, εκτός αν η ζημιά ή η βλάβη περιορίζεται στον κινητήρα ή στο περίβλημά του ή τα εξαρτήματά του ή πρόκειται για ζημιές που περιορίζονται στους έλικες, τα ακροπτερύγια, τις κεραίες, τα ελαστικά, το σύστημα τροχοπέδησης, τα αεροδυναμικά περιβλήματα ή σε μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στο περίβλημα του αεροσκάφους.

γ. Το αεροσκάφος έχει απολεσθεί ή δεν υπάρχει καμία δυνατότητα προσπέλασης προς αυτό.

3. Σοβαρός τραυματισμός: κάθε σωματική βλάβη την οποία υφίσταται πρόσωπο σε περίπτωση ατυχήματος εφόσον:

α. απαιτηθεί η νοσηλεία του για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των σαράντα οκτώ (48) ωρών και η εισαγωγή πραγματοποιηθεί εντός διαστήματος επτά (7) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία επήλθε η σωματική βλάβη, ή

β. προκληθεί κάταγμα οποιουδήποτε οστού (εκτός από απλά κατάγματα δακτύλων του χεριού, δακτύλων του ποδιού ή της μύτης), ή

γ. προκληθούν λύσεις της συνέχειας ιστών με αποτέλεσμα σοβαρή αιμορραγία ή βλάβη νεύρων, μυών ή τενόντων, ή

δ. προκληθεί βλάβη σε οποιοδήποτε εσωτερικό όργανο, ή

ε. προκληθούν εγκαύματα δεύτερου ή τρίτου βαθμού ή οποιαδήποτε άλλα εγκαύματα σε ποσοστό μεγαλύτερο του 5% της επιφάνειας του σώματος, ή

στ. οφείλεται στην εξακριβωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή σε επιβλαβείς ακτινοβολίες.

4. Θανάσιμος τραυματισμός: τραυματισμός σε κάποιο ατύχημα, λόγω του οποίου επέρχεται ο θάνατος του παθόντος εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος.

5. Αίτια: οι ενέργειες ή παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός των ανωτέρω στοιχείων που προκαλούν το ατύχημα ή το συμβάν.

6. Διερεύνηση: δραστηριότητες που αναπτύσσονται με σκοπό την πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων, οι οποίες περιλαμβάνουν τη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών, την έκθεση των πορισμάτων, τον προσδιορισμό των αιτίων και, ανάλογα με την περίπτωση, τη διατύπωση συστάσεων ασφαλείας.

7. Επικεφαλής διερεύνησης: πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί αρμοδίως η ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο της διερεύνησης.

8. Τεχνικός σύμβουλος: πρόσωπο το οποίο διενεργεί, με βάση τα προσόντα του, πράξεις που σχετίζονται με τη διερεύνηση υπό την εποπτεία του επικεφαλής της διερεύνησης.

9. Συσκευή καταγραφής στοιχείων πτήσης: οποιουδήποτε τύπου καταγραφικό σύστημα, τοποθετημένο σε αεροσκάφος για να διευκολύνει τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων.

10. Επιχείρηση: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή ένωση προσώπων που επιδιώκει ή δεν επιδιώκει κερδοσκοπικό σκοπό ή κάθε επίσημος φορέας με ή χωρίς ίδια νομική προσωπικότητα.

11. Φορέας εκμετάλλευσης: πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που επιδίδεται ή προτίθεται να επιδοθεί σε εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων αεροσκαφών.

12. Κράτος νηολόγησης: κράτος στο νηολόγιο του οποίου είναι καταχωρημένο το αεροσκάφος.

13. Κράτος κατασκευής: κράτος το οποίο ασκεί τη σύμφωνη με τους κανόνες του αεροπορικού δικαίου εποπτεία επί της επιχείρησης, η οποία είναι υπεύθυνη για την τελική συναρμολόγηση του αεροσκάφους.

14. Κράτος σχεδιασμού: κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η έδρα της επιχείρησης που έχει σχεδιάσει το τύπο του αεροσκάφους.

15. Πτήση: η πτήση όπως ορίζεται στο άρθρο 185 παρ. α΄ του Ν. 1815/1988 (ΦΕΚ 250 Α΄).

16. Πτητική λειτουργία αεροσκάφους: η εκτελούμενη από αυτό πτήση, καθώς και το σύνολο των εκτελούμενων πριν ή μετά την έναρξη της πτήσης ή και μετά την πεΡάτωση αυτής αναγκαίων ενεργειών επί ή υπό το αεροσκάφος, οι οποίες έχουν άμεση σχέση με την πραγματοποίηση της πτήσης.

17. Συμβάν: γεγονός που δεν είναι ατύχημα, αλλά συνδέεται με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους και θέτει σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της εκμετάλλευσής του.

18. Σοβαρό συμβάν: συμβάν συντελούμενο υπό συνθήκες από τις οποίες διαφαίνεται ότι παραλίγο να συνέβαινε ατύχημα.

19. Συστάσεις ασφαλείας: κάθε πρόταση της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων που διατυπώνεται με βάση τις πληροφορίες που προκύπτουν από τη διερεύνηση και αποσκοπεί στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων.

Άρθρο 3

Σοβαρά συμβάντα

Σοβαρά συμβάντα αποτελούν ιδίως:

1. Παραλίγο σύγκρουση κατά την οποία απαιτήθηκε ελιγμός αποφυγής για να αποφευχθεί σύγκρουση ή επικίνδυνη κατάσταση.

2. Πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου, η οποία μόλις απεσοβήθηκε.

3. Διακοπή απογείωσης λόγω κλειστού ή κατειλημμένου διαδρόμου ή απογείωση από κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο με οριακή απόσταση από εμπόδια.

4. Προσγείωση ή απόπειρα προσγείωσης σε κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο.

5. Σημαντική απόκλιση από τις προβλεπόμενες επιδόσεις κατά την απογείωση ή το αρχικό στάδιο ανόδου.

6. Κάθε περίπτωση πυρκαγιάς ή εμφάνισης καπνών στο χώρο των επιβατών, στα διαμερίσματα φορτίου ή πυρκαγιάς στον κινητήρα, ακόμη και αν η πυρκαγιά κατασβέσθηκε με πυροσβεστικό υλικό.

7. Κάθε γεγονός για το οποίο απαιτήθηκε η χρησιμοποίηση εφεδρικού οξυγόνου από το πλήρωμα διακυβέρνησης.

8. Αστοχία δομικού στοιχείου του αεροσκάφους ή απόσπαση τμημάτων του κινητήρα, χωρίς όμως η περίπτωση να κατατάσσεται στα ατυχήματα.

9. Πολλαπλές βλάβες ενός ή περισσότερων συστημάτων του αεροσκάφους με σοβαρές επιπτώσεις στο χειρισμό του.

10. Κάθε περίπτωση αδυναμίας μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης να ασκήσει τα καθήκοντά του κατά την πτήση.

11. Οποιαδήποτε σχετική με τα καύσιμα βλάβη, η οποία θα απαιτούσε ο χειριστής να δηλώσει ότι ανέκυψε κατάσταση ανάγκης.

12. Συμβάντα κατά την απογείωση και την προσγείωση, συμβάντα όπως η προσγείωση πριν από την αρχή του διαδρόμου, υπέρβαση του τέρματος του διαδρόμου ή πλευρική εκτροπή.

13. Βλάβες συστημάτων, μετεωρολογικά φαινόμενα, πτήση εκτός των εγκεκριμένων περιθωρίων πτήσης ή άλλα περιστατικά που θα μπορούσαν να καταστήσουν δύσκολη τη διακυβέρνηση του αεροσκάφους.

14. Βλάβη περισσότερων του ενός συστημάτων σε πολλαπλό σύστημα, που είναι υποχρεωτικό για την καθοδήγηση των πτήσεων και την αεροναυτιλία.

Άρθρο 4

Σκοπός και αντικείμενο της διερεύνησης

1. Διερεύνηση διενεργείται για κάθε ατύχημα και σοβαρό συμβάν. Αποκλειστικός σκοπός της διερεύνησης είναι η διακρίβωση των αιτίων που προκάλεσαν το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν, με στόχο την πρόληψη ατυχημάτων ή

συμβάντων και δεν αποσκοπεί στη διαπίστωση υπαιτιότητας και στον καταλογισμό ευθυνών ή αξιώσεων.

2. Σε διερεύνηση υπόκεινται όλα τα ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που συνέβησαν σε αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας του.

3. Για ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που συμβαίνουν σε αεροσκάφη πριν ή μετά την πτητική λειτουργία τους διενεργείται διερεύνηση μόνο εάν η Επιτροπή που αναφέρεται στο επόμενο άρθρο αναμένει από την έρευνα να προκύψουν νέα διδάγματα για την ασφάλεια πτήσεων. Το ίδιο ισχύει για τη διερεύνηση ατυχημάτων ή σοβαρών συμβάντων που συμβαίνουν σε ανεμόπτερα και μηχανοκίνητα ανεμόπτερα, υπερελαφρά, αιωρόπτερα, μοτοαιωρόπτερα, αλεξίπτωτα και αερόστατα.

Άρθρο 5

Σύσταση Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων

1. Συνιστάται Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, εφεξής καλούμενη "Επιτροπή" για τη διερεύνηση ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων αεροσκαφών Πολιτικής Αεροπορίας, με έδρα την Αθήνα. Η Επιτροπή έχει διοικητική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Η Επιτροπή είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητη από τους φορείς και υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο εναερίου κυκλοφορίας της πλοϊμότητας και λειτουργίας αεροσκαφών, της πιστοποίησης, της συντήρησης, της διεξαγωγής πτήσεων, της χορήγησης πτυχίων και αδειών ιπτάμενων μηχανικών, επιμελητών πτήσεων και ελεγκτών εναερίου κυκλοφορίας, της εκμετάλλευσης και λειτουργίας αερολιμένων και γενικά από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στην Επιτροπή.

3. Η Επιτροπή συγκροτείται από τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) μέλη. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από προηγούμενη επιλογή του από τη Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής, με την αυξημένη πλειοψηφία των τεσσάρων πέμπτων των μελών της. Τα μέλη ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η θητεία του Προέδρου και των μελών είναι τριετής και μπορεί να ανανεώνεται. Αν λήξει πρόωρα η θητεία του προέδρου ή μέλους της Επιτροπής, με όμοια απόφαση ορίζεται αντικαταστάτης για το υπόλοιπο της θητείας του. Τα μέλη πρέπει να διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία σε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω τομείς:

α. Αεροπορικό Δίκαιο
β. Αεροπορικές Μεταφορές
γ. Διακυβέρνηση Αεροσκαφών
δ. Αεροναυπηγική
ε. Τεχνική υποστήριξη Αεροσκαφών
στ. Λειτουργία ή διαχείριση Αερολιμένων
ζ. Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας.

4. Η Επιτροπή εκπροσωπείται από τον Πρόεδρό της. Ο Πρόεδρος είναι κρατικός λειτουργός αποκλειστικής απασχόλησης. Για το χρόνο που κατέχει τη θέση του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας και, εφόσον είναι μέλος Δ.Ε.Π. Α.Ε.Ι., σε άδεια που του χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περίπτωση α΄ του Ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87 Α΄).

Άρθρο 6

Σύσταση Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

1. Για την υποβοήθηση του έργου της Επιτροπής, συνιστάται Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, εφεξής καλούμενη "Μονάδα". Η Μονάδα είναι οργανωμένη σε επίπεδο Διεύθυνσης και ανήκει οργανικά στην Επιτροπή. Διοικείται από τον Πρόεδρο της Επιτροπής και τον Προϊστάμενό της.

2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται εντός οκτώ (8) μηνών από τη δημοσίευση του νόμου αυτού, με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομικών και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, καθορίζονται ο Οργανισμός της Μονάδας, η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες των Υπηρεσιών της, ο αριθμός των κατά κατηγορία και κλάδο οργανικών θέσεων, οι οποίες δεν μπορούν να υπερβαίνουν τις είκοσι πέντε (25) συνολικά, τα προσόντα διορισμού σε κάθε κλάδο, καθώς και οι διοικητικές αρμοδιότητες του προέδρου της Επιτροπής και του προϊσταμένου της Μονάδας. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα εγκρίνεται ο Κανονισμός εσωτερικής λειτουργίας της Επιτροπής.

Το προσωπικό της Μονάδας διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και υπάγεται στο καθεστώς του Κώδικα Κατάστασης δημοσίων πολιτικών διοικητικών υπαλλήλων, όπως ισχύει κάθε φορά. Με την επιφύλαξη ειδικότερων ρυθμίσεων, οι τακτικοί υπάλληλοι της Μονάδας υπάγονται, ως προς την επικουρική τους ασφάλιση, στο Ταμείο Ασφάλισης υπαλλήλων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

3. Μέχρι την πλήρωση των οργανικών θέσεων της Μονάδας, οι οποίες θα συσταθούν με το προεδρικό διάταγμα που προβλέπεται στην προηγούμενη παράγραφο, η Μονάδα στελεχώνεται από προσωπικό δεκαπέντε (15) ατόμων που αποσπάται από φορείς του δημόσιου τομέα. Η απόσπαση διενεργείται χωρίς γνωμοδότηση του Υπηρεσιακού Συμβουλίου, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του οικείου Υπουργού. Το ανωτέρω προσωπικό πρέπει να έχει γνώσεις και εμπειρία σε έναν ή περισσότερους από τους τομείς: χειρισμού αεροσκαφών, αεροναυπηγικής, μηχανικού αεροσκαφών, λειτουργίας αερολιμένων, επιμελητείας πτήσεων, ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, ηλεκτρονικού αεροσκαφών, με άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας και επιθυμητή εμπειρία στις διερευνήσεις. Οι αποσπάσεις της παρούσας παραγράφου δεν μπορούν να έχουν διάρκεια μεγαλύτερη των τριών (3) ετών με δυνατότητα παράτασης για μία ακόμη διετία. Η πλήρωση των οργανικών θέσεων της Μονάδας μπορεί να γίνει και με τη διαδικασία της μετάταξης προσωπικού από άλλους φορείς του δημόσιου τομέα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

4. Η Μονάδα, για την υποβοήθηση του έργου της, δύναται, ύστερα από έγκριση της Επιτροπής, να απευθύνεται κατ' εξαίρεση σε τεχνικούς συμβούλους. Η αμοιβή των τεχνικών συμβούλων καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών.

Η επιλογή γίνεται με τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 346/1998 (ΦΕΚ 230 Α΄) "Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών προς τις διατάξεις της οδηγίας 92/50/Ε.Ο.Κ. του Συμβουλίου της 18ης Ιουλίου 1992", όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 18/2000 (ΦΕΚ 15 Α΄).

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4 του Π.Δ. 394/1996 (ΦΕΚ 266 Α΄) "Κανονισμός Προμηθειών Δημοσίου", η Επιτροπή μπορεί κατά τη διερεύνηση να αναθέτει απευθείας εξειδικευμένες εργασίες, σχετικές με τη διερεύνηση του συγκεκριμένου ατυχήματος σε δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς με αναγνωρισμένη εμπειρία στο αντικείμενο, καθώς και σε πανεπιστημιακά ή ερευνητικά ιδρύματα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου, των μελών και του Γραμματέα της Επιτροπής. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται ειδική πρόσθετη αμοιβή στους υπαλλήλους της Μονάδας, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και οι αποσπώμενοι σε αυτήν υπάλληλοι. Ειδικότερα, οι πάσης φύσεως αμοιβές των διερευνητών δεν μπορούν να είναι κατώτερες των πάσης φύσεως αμοιβών των εξουσιοδοτημένων επιθεωρητών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με τα ίδια χρόνια υπηρεσίας.

7. Οι υπάλληλοι που αποσπώνται στη Μονάδα λαμβάνουν από την υπηρεσία τους το μισθό και όλες τις τυχόν επιπλέον τακτικές αποδοχές, καθώς και τα κάθε είδους τακτικά επιδόματα, όπως και τις ειδικές αποζημιώσεις και απολαβές της οργανικής τους θέσης, που καταβάλλονται παγίως από την Υπηρεσία από την οποία αποσπώνται.

8. Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και άλλες δαπάνες καταβάλλονται στους δικαιούχους διερευνητές και τεχνικούς συμβούλους, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, δι' απολογισμού εξόδων, με εντολή του Προϊσταμένου της Μονάδας.

Άρθρο 7

Διαδικασία διερεύνησης

1. Η διερεύνηση αποβλέπει στην απόκτηση και αποτύπωση των διαθέσιμων σχετικών πληροφοριών, την ανάλυση των υπαρχόντων αποδεικτικών στοιχείων, καθώς και τη διαπίστωση των πιθανών αιτίων ενός ατυχήματος ή συμβάντος. Η διαδικασία και οι τεχνικές διερεύνησης πρέπει να είναι σύμφωνες με το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τα εγχειρίδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, όπως ισχύουν. Η διερεύνηση ολοκληρώνεται με την έκδοση πορίσματος στο οποίο μπορεί να περιέχονται συστάσεις ασφάλειας πτήσεων.

2. Η Επιτροπή καθορίζει την έκταση της διερεύνησης ανάλογα με το μέγεθος και το είδος του ατυχήματος ή του συμβάντος, λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα που ενδέχεται να προκύψουν για τη βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων.

3. Η διερεύνηση που διεξάγεται από την Επιτροπή έχει προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων ειδικών και τεχνικών ερευνών που προσανατολίζονται σε στόχους διαφορετικούς από αυτούς που αναφέρονται στο άρθρο 4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 25 του νόμου αυτού, οι αρμοδιότητες και το έργο των διωκτικών, δικαστικών και λοιπών κρατικών αρχών δεν επηρεάζονται, εφόσον δεν παρεμποδίζεται το έργο της ομάδας διερεύνησης.

Άρθρο 8

Έναρξη της διερεύνησης και αρμοδιότητες των διερευνητών

1. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής ορίζει για κάθε ατύχημα ή συμβάν την ομάδα διερεύνησης και τον επικεφαλής διερεύνησης, ο οποίος διευθύνει τη συγκεκριμένη έρευνα.

2. Ο επικεφαλής και τα μέλη της ομάδας διερεύνησης ιδίως:

α. Έχουν απρόσκοπτη πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο αεροσκάφος, το περιεχόμενο και τα συντρίμματά του. Εισέρχονται σε οικόπεδα και κατοικίες που υπέστησαν ζημιές προκειμένου να διενεργούν αυτοψία.

β. Πραγματοποιούν άμεση καταγραφή των τεκμηρίων και λαμβάνουν θραύσματα ή συστατικά μέρη του αεροσκάφους με σκοπό την εξέταση ή την ανάλυση.

γ. Έχουν άμεση πρόσβαση στο περιεχόμενο των συσκευών καταγραφής στοιχείων πτήσης του αεροσκάφους και των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, παραλαμβάνουν και αξιοποιούν τα αντικείμενα αυτά για το σκοπό της έρευνας. Έχουν άμεση πρόσβαση σε κάθε άλλου είδους καταγραφές τις οποίες αξιοποιούν.

δ. Έχουν πρόσβαση στα αποτελέσματα εξέτασης των θυμάτων.

ε. Έχουν άμεση πρόσβαση στα αποτελέσματα εξέτασης ή έρευνας των προσώπων που εμπλέκονται στην πτήση του αεροσκάφους που υπέστη ατύχημα.

στ. Έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία, λαμβάνοντας γνώση των σχετικών εγγράφων του κυρίου, του φορέα εκμετάλλευσης ή του κατασκευαστή του αεροσκάφους και μερών αυτού, των αρμόδιων Υπηρεσιών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και λαμβάνουν αντίγραφα, εφόσον τούτο κρίνεται απαραίτητο, για την εκπλήρωση του σκοπού της διερεύνησης ή προβαίνουν σε εξέταση μαρτύρων.

Οι αρμόδιες Αστυνομικές και άλλες Αρχές υποχρεούνται να παρέχουν τη συνδρομή τους στον επικεφαλής και τα μέλη της ομάδας διερεύνησης κατά την άσκηση των ως άνω αρμοδιοτήτων τους.

3. Ο επικεφαλής της ομάδας διερεύνησης έχει, κατά τη διάρκεια της διερεύνησης, τα δικαιώματα ανακριτικών υπαλλήλων, που προβλέπονται στο Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Άρθρο 9

Αποδεικτικά μέσα

Αποδεικτικά μέσα για την απόδειξη των αιτίων του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος είναι ιδίως:

1. Οι πληροφορίες που έχουν σχέση με το ατύχημα ή το συμβάν.

2. Οι μαρτυρικές καταθέσεις σημαντικών για τη διερεύνηση προσώπων.

3. Έγγραφα ή ακριβή αντίγραφα αυτών, εφόσον δεν υπάρχουν αντίθετοι ειδικοί περιορισμοί χρήσης.

Άρθρο 10

Τόπος του ατυχήματος

1. Οι κατά τόπο αρμόδιες Αστυνομικές ή Λιμενικές Αρχές αποκλείουν τον τόπο του ατυχήματος, το συντομότερο δυνατό από την πρόσβαση τρίτων. Για την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο του ατυχήματος αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης.

2. Απαγορεύεται η μετακίνηση αεροσκάφους ή αφαίρεση τμημάτων αυτού, καθώς και παντός στοιχείου ή αντικειμένου, το οποίο ανήκει στο αεροσκάφος ή έχει σχέση με το ατύχημα ή το συμβάν. Ομοίως απαγορεύεται η φθο-

ρά ή η αλλοίωση του αεροσκάφους ή των εξαρτημάτων αυτού, καθώς και κάθε στοιχείου ή αντικειμένου που ανήκει στο αεροσκάφος ή έχει σχέση με το ατύχημα ή το συμβάν πριν από την αποδέσμευσή τους από τον επικεφαλής της διερεύνησης.

Επιτρέπεται μόνο:

α. η λήψη μέτρων διάσωσης και κατάσβεσης χωρίς να μεταβληθεί αν είναι δυνατόν η θέση των αντικειμένων και αποδεικτικών στοιχείων,

β. η λήψη μέτρων για την αποτροπή ενός άμεσα επαπειλούμενου κινδύνου,

γ. η διάσωση τραυματιών και η παροχή πρώτων βοηθειών, με ταυτόχρονη, αν είναι δυνατόν, γραπτή και φωτογραφική καταγραφή της θέσης τους στον τόπο του ατυχήματος ή σε σχέση με τον τόπο του ατυχήματος,

δ. η λήψη μέτρων για την άρση εμποδίων σε αεροσκάφη ή σε άλλα μεταφορικά μέσα ή το κοινό.

3. Η αφαίρεση ή η αποκωδικοποίηση στοιχείων παντός αποτυπωτού πτήσεων που ανήκει σε αεροσκάφος που έχει υποστεί ατύχημα επιτρέπεται μόνο σε άτομα ειδικά εξουσιοδοτημένα από τον επικεφαλής της διερεύνησης.

4. Για την αποδέσμευση του τόπου του ατυχήματος, του αεροσκάφους και των συντριμμάτων αυτού αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης.

Άρθρο 11

Πρόσωπα που συμμετέχουν στη διαδικασία διερεύνησης

1. Στη διαδικασία διερεύνησης μπορούν να συμμετέχουν με έναν εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο τα κράτη νηολόγησης, εκμετάλλευσης, σχεδιασμού και κατασκευής του αεροσκάφους. Οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι μπορούν να επικουρούνται από τεχνικούς συμβούλους ή εμπειρογνώμονες.

2. Η συμμετοχή στη διερεύνηση καλύπτει, υπό την εποπτεία του επικεφαλής της διερεύνησης, όλους τους τομείς της, ιδίως:

α. την επιθεώρηση του τόπου του ατυχήματος,

β. την εξέταση του αεροσκάφους ή των συντριμμάτων του,

γ. την εξέταση μαρτύρων και τη δυνατότητα υποβολής συμπληρωματικών ερωτήσεων,

δ. τη συντομότερη δυνατή πρόσβαση σε όλα τα αποδεικτικά μέσα,

ε. τη λήψη φωτοαντιγράφων των ουσιωδών εγγράφων,

στ. τη συμμετοχή σε περαιτέρω έρευνες, συμπεριλαμβανομένων των συσκέψεων σχετικά με τα αίτια και τα αποτελέσματα του ατυχήματος, καθώς και τις συστάσεις ασφάλειας,

ζ. την υποβολή προτάσεων για την έκταση ή κατεύθυνση των ερευνών.

3. Η παρουσία των εξουσιοδοτημένων εκπροσώπων και των συμβούλων τους δεν αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την έναρξη και διεξαγωγή της διερεύνησης.

4. Οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους υποχρεούνται να γνωστοποιούν στην Επιτροπή γεγονότα και αποδεικτικά στοιχεία που περιήλθαν σε γνώση τους και είναι σημαντικά για το ατύχημα και τη διερεύνησή του.

5. Οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους δεν έχουν το δικαίωμα να κοινοποιούν στοιχεία της έρευνας ή να λαμβάνουν δημόσια θέση για την πορεία αυτής ή τα επί μέρους αποτελέσματά της χωρίς τη ρητή συγκατάθεση της Επιτροπής.

6. Οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους που παραβιάζουν τις διατάξεις του νόμου αυτού αποκλείονται από την έρευνα.

Άρθρο 12

Αίτηση εξαίρεσης

1. Αν υπάρχουν γεγονότα που μπορούν να δικαιολογήσουν δυσπιστία για την αντικειμενικότητα και αμεροληψία προσώπων που συμμετέχουν στη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος, όποιος έχει έννομο συμφέρον μπορεί να υποβάλλει στην Επιτροπή αίτηση εξαίρεσης. Η αίτηση υποβάλλεται εγγράφως και πρέπει να περιέχει τους λόγους της εξαίρεσης και να αναφέρει με σαφήνεια τα πραγματικά περιστατικά στα οποία στηρίζονται οι λόγοι αυτοί, καθώς και τα μέσα απόδειξής τους. Επί της αίτησης αποφασίζει σε πρώτο και τελευταίο βαθμό η Επιτροπή σε ολομέλεια. Δεύτερη αίτηση από τον ίδιο αιτούντα κατά του αυτού προσώπου για τους ίδιους λόγους δεν επιτρέπεται.

2. Έως ότου αποφανθεί η Επιτροπή επί της αίτησης εξαίρεσης, το πρόσωπο κατά του οποίου στρέφεται αυτή δεν μετέχει των εργασιών διερεύνησης. Αν αυτή η αίτηση γίνει δεκτή, αποκλείεται η συμμετοχή του προσώπου που εξαιρέθηκε στη συγκεκριμένη έρευνα. Διαδικαστικές πράξεις που έχουν ήδη ενεργηθεί παραμένουν έγκυρες.

Άρθρο 13

Ανταλλαγή απόψεων πριν από την ολοκλήρωση του Πορίσματος

1. Ο επικεφαλής της διερεύνησης αποστέλλει προσχέδιο του πορίσματος στα κράτη που συμμετέχουν στη διερεύνηση σύμφωνα με το άρθρο 11 του νόμου αυτού και τα καλεί να εκφέρουν γραπτώς την άποψή τους σχετικά με τα γεγονότα και συμπεράσματα που έχουν ουσιώδη και αποφασιστική σημασία για τη διαπίστωση των αιτίων του ατυχήματος.

2. Απόψεις και παρατηρήσεις που γίνονται αποδεκτές από τους ενεργούντες τη διερεύνηση αναφέρονται στο σχέδιο του πορίσματος. Αποκλίνουσες απόψεις που δεν έγιναν αποδεκτές στην τελική διαμόρφωση του εν λόγω σχεδίου, προσαρτώνται σε αυτό ως παράρτημα. Αν εντός εξήντα (60) ημερών από την αποστολή του προσχεδίου του πορίσματος δεν υποβληθούν εγγράφως απόψεις ή παρατηρήσεις, ολοκληρώνεται το σχέδιο πορίσματος.

3. Αν η διερεύνηση διεξαχθεί με συνοπτικές διαδικασίες, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19, δεν αποστέλλεται προσχέδιο πορίσματος για ανταλλαγή απόψεων.

Άρθρο 14

Πόρισμα Διερεύνησης

1. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας του προηγούμενου άρθρου, ο επικεφαλής της διερεύνησης διαβιβάζει στον προϊστάμενο της Μονάδας το Σχέδιο Πορίσματος Διερεύνησης. Στο Σχέδιο διατυπώνεται ρητά ο αποκλειστικός σκοπός της διερεύνησης, όπως αυτός περιγράφεται στο άρθρο 4.

2. Το Σχέδιο Πορίσματος περιέχει πληροφορίες για τις λεπτομέρειες του ατυχήματος ή του συμβάντος, τα εμπλεκόμενα αεροσκάφη, τις εξωτερικές συνθήκες, τα συμπεράσματα των ερευνητικών πράξεων και γνωμοδοτήσεων, την αξιολόγηση όλων των στοιχείων και τον προσδιορισμό των αιτίων ή των πιθανών αιτίων του ατυχήματος ή του συμβάντος. Μπορεί να περιέχει και συστάσεις α-

σφάλειας που πιθανόν να είναι επανάληψη συστάσεων ασφάλειας που είχαν διατυπωθεί σε προγενέστερα πορίσματα, αν λόγω της καθυστέρησης τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των πτήσεων.

3. Ο προϊστάμενος της Μονάδας υποβάλλει το Σχέδιο Πορίσματος με το φάκελο του ατυχήματος στον Πρόεδρο της Επιτροπής. Η Επιτροπή, με βάση τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν, εκδίδει το Πόρισμα. Εάν κατά την κρίση της Επιτροπής, τα στοιχεία που υπάρχουν στο φάκελο είναι ανεπαρκή, διατάσσει τη διενέργεια συμπληρωματικής διερεύνησης από τους ήδη διενεργήσαντες τη διερεύνηση ή από άλλους διερευνητές.

4. Το Πόρισμα συντάσσεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου, όπως ισχύει κάθε φορά.

5. Αντίγραφο του Πορίσματος διαβιβάζεται:

α. στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών,

β. στους αποδέκτες που αναφέρονται στο άρθρο 11 παρ. 1 του παρόντος,

γ. στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, όταν πρόκειται για αεροσκάφη με μέγιστο βάρος άνω των 5.700 κιλών,

δ. στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

6. Αν λόγω του ατυχήματος έχει προκύψει θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη μέλους του πληρώματος, επιβάτη ή τρίτου στο έδαφος, διαβιβάζεται αντίγραφο του Πορίσματος και του φακέλου που σχηματίσθηκε, στον αρμόδιο Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών.

7. Περίληψη του Πορίσματος δημοσιεύεται με τη φροντίδα του Προέδρου της Επιτροπής σε δύο ημερήσιες εφημερίδες, που εκδίδονται στην Αθήνα και που έχουν, κατά την κρίση της Επιτροπής, τη μεγαλύτερη κυκλοφορία, και σε μία τοπική ημερήσια (εφόσον υπάρχει) που εκδίδεται στην έδρα του Πρωτοδικείου, στην περιφέρεια του οποίου συνέβη το συμβάν. Η δαπάνη της δημοσίευσης βαρύνει τον προϋπολογισμό της Επιτροπής.

Άρθρο 15

Χρονικοί Περιορισμοί Διερεύνησης

1. Το Σχέδιο Πορίσματος Διερεύνησης και ο σχετικός φάκελος υποβάλλονται στον Πρόεδρο της Επιτροπής το συντομότερο δυνατό και πάντως όχι πέραν χρονικού διαστήματος έξι (6) μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν. Η Επιτροπή εκδίδει Πόρισμα μέσα σε προθεσμία τριών (3) μηνών. Αν διενεργηθεί συμπληρωματική έρευνα, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 14, η ανωτέρω τρίμηνη προθεσμία παρατείνεται για το χρονικό διάστημα που ορίσθηκε από την Επιτροπή για την εν λόγω συμπληρωματική έρευνα.

2. Αν οι ανάγκες της διερεύνησης το επιβάλλουν, ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί με απόφασή του να παρατείνει τις προθεσμίες που αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους, για εύλογο χρονικό διάστημα.

Άρθρο 16

Δήλωση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων

1. Ο υπεύθυνος κυβερνήτης ή, αν αυτός κωλύεται, κάποιο μέλος του πληρώματος ή, εφόσον κανείς από αυτούς δεν είναι σε θέση, ο κύριος ή ο φορέας της εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, καθώς και οποιοσδήποτε άλλος αντιληφθεί ή λάβει γνώση ατυχήματος, σοβαρού συμβάντος ή συμβάντος που έγινε εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, υποχρεούται να το δηλώσει αμελλητί στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων ή την πλησιέστερη Αεροπορική, Αερολιμενική, Αστυνομική ή άλλη τοπική Αρχή.

2. Κάθε μέσο επικοινωνίας, δημόσιο ή ιδιωτικό, διατίθεται κατά προτεραιότητα για την άμεση μετάδοση στις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 των πληροφοριών για το ατύχημα ή το συμβάν που έγινε, καθώς και των σχετικών οδηγιών των αρχών αυτών.

3. Ανεξάρτητα από την περίπτωση της παραγράφου 1, οι αρμόδιες για τον έλεγχο, εποπτεία και διευκόλυνση των πτήσεων Αρχές είναι υποχρεωμένες να αναφέρουν αμέσως στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν που συνέβη κατά τη λειτουργία ενός αεροσκάφους και του οποίου έλαβαν γνώση.

Άρθρο 17

Συνεργασία με άλλα κράτη

1. Σε περίπτωση ατυχήματος στην αλλοδαπή, αεροσκάφους εγγεγραμμένου στο Μητρώο Ελληνικών Αεροσκαφών ή αεροσκάφους του οποίου την εκμετάλλευση έχει επιχείρηση με έδρα την Ελλάδα, η Επιτροπή δύναται να αποστείλει έναν ή περισσότερους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους, οι οποίοι θα συμμετέχουν στη διερεύνηση με βάση τα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου περί "Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας". Η Επιτροπή διαβιβάζει στις αρμόδιες αλλοδαπές αρχές τις πληροφορίες που διαθέτει σχετικά με το διερευνούμενο ατύχημα, με την παρατήρηση ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για το σκοπό για τον οποίο τους διαβιβάσθηκαν.

2. Εφόσον προκύψει ανάγκη, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή των αρμόδιων αρχών ή οργάνων άλλων κρατών, προκειμένου να θέσουν στη διάθεσή της τον απαραίτητο για τη διερεύνηση ατυχήματος εξοπλισμό, καθώς και ειδικευμένους εμπειρογνώμονες. Η Επιτροπή μπορεί να παρέχει ανάλογη συνδρομή στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών, ύστερα από σχετικό αίτημά τους.

Άρθρο 18

Υποχρέωση ενημέρωσης

1. Για ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που λαμβάνουν χώρα εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως και με τον ταχύτερο δυνατό τρόπο:

α. το κράτος νηολόγησης,

β. το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης,

γ. το κράτος κατασκευής,

δ. το κράτος σχεδιασμού του αεροσκάφους,

ε. για αεροσκάφη μέγιστου βάρους άνω των 2.250 κιλών, το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και

στ. κάθε άλλον που προβλέπεται από το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου, όπως ισχύει.

2. Η ενημέρωση της προηγούμενης παραγράφου πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τα σχετικά Εγχειρίδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

3. Αν από τα πραγματικά περιστατικά και στοιχεία που συλλέγονται κατά την πορεία της διερεύνησης προκύ-

πτουν ενδείξεις ότι έχει διαπραχθεί ποινικό αδίκημα, το οποίο έχει σχέση με το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν, η Επιτροπή ενημερώνει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και τις αρμόδιες διωκτικές και Εισαγγελικές Αρχές για τη διενέργεια των σχετικών ερευνών.

Άρθρο 19

Συνοπτικές Εκθέσεις Έρευνας

1. Για ατυχήματα και συμβάντα, τα συμπεράσματα διερεύνησης των οποίων δεν έχουν, κατά την κρίση του επικεφαλής της διερεύνησης, ιδιαίτερη σημασία για την ασφάλεια των πτήσεων, συντάσσονται συνοπτικές Εκθέσεις Έρευνας. Στην περίπτωση αυτή δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 17.

2. Η συνοπτική Έκθεση της προηγούμενης παραγράφου περιέχει μόνο πληροφορίες για τα αεροσκάφη που εμπλέκονται στο ατύχημα ή το συμβάν και την εξέλιξη αυτού. Η Επιτροπή μπορεί να διατάξει τη διενέργεια κανονικής διερεύνησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, εάν από την υποβληθείσα συνοπτική Έκθεση και από τα συλλεγέντα στοιχεία προκύπτει ότι συντρέχει προς τούτο λόγος.

Άρθρο 20

Συστάσεις Ασφάλειας

1. Συστάσεις Ασφάλειας εκδίδονται από την Επιτροπή και περιέχονται στο Πόρισμα. Κατ' εξαίρεση, Συστάσεις Ασφάλειας μπορούν να εκδοθούν και πριν ολοκληρωθεί η διερεύνηση, εφόσον, κατά την κρίση της Επιτροπής, υφίσταται κίνδυνος μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων από ίδια ή παρόμοια αίτια.

2. Οι Συστάσεις Ασφάλειας απευθύνονται στις Αεροπορικές Αρχές των κρατών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιπτώσεις α΄ έως δ΄ του άρθρου 18, στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και στους εμπλεκόμενους φορείς εκμετάλλευσης, καθώς και στο κράτος κατασκευής του αεροσκάφους, ώστε να λάβουν τα προσήκοντα για την περίπτωση μέτρα.

3. Το περιεχόμενο μιας Σύστασης Ασφάλειας πρέπει να συνδέεται με τα αίτια του συγκεκριμένου ατυχήματος ή του συμβάντος. Οι Συστάσεις Ασφάλειας δεν συνιστούν σε καμιά περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης.

4. Οι Συστάσεις Ασφάλειας υποβάλλονται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο οποίος λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την ταχεία εφαρμογή τους.

5. Αντίγραφο των Συστάσεων κοινοποιείται στην Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 21

Αλλοδαπά Πορίσματα Διερεύνησης

1. Στις περιπτώσεις της παρ. 1 του άρθρου 17 απαγορεύεται να δημοσιεύονται ή να καθίστανται προσιτά σε τρίτους σχέδια πορισμάτων ή εκθέσεων διερεύνησης, μέρη αυτών ή έγγραφα από την αλλοδαπή, τα οποία λαμβάνει η Επιτροπή λόγω της συμμετοχής της σε συγκεκριμένη διερεύνηση, χωρίς τη συναίνεση της αλλοδαπής διερευνητικής Αρχής, εκτός αν η αλλοδαπή Αρχή έχει ήδη δημοσιεύσει ή καταστήσει γνωστά τα έγγραφα αυτά.

2. Η Επιτροπή δεν υποχρεούται να δημοσιεύσει αλλοδαπά πορίσματα διερεύνησης. Αν όμως κρίνει αναγκαία τη δημοσίευση αλλοδαπού Πορίσματος, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου.

Άρθρο 22

Παροχή πληροφοριών και γνώση του φακέλου

1. Μετά την έκδοση του Πορίσματος Διερεύνησης, η Επιτροπή παρέχει σε όποιον έχει έννομο συμφέρον αντίγραφό του, καθώς και αντίγραφα όλων των εγγράφων του φακέλου της διερευνητικής διαδικασίας, με την επιφύλαξη των διατάξεων της επόμενης παραγράφου.

2. Για λόγους προστασίας του ιδιωτικού απορρήτου, δεν παρέχονται πληροφορίες που αφορούν:

α. εμπιστευτικές δηλώσεις και καταθέσεις που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο της διερεύνησης,

β. μαγνητοφωνήσεις επικοινωνιών που έχουν άμεση σχέση με το ατύχημα ή η απομαγνητοφώνηση αυτών,

γ. ιατρικά στοιχεία,

δ. καταγραφές ομιλιών θαλάμου διακυβέρνησης ή αντίγραφα αυτών.

Άρθρο 23

Αναθεώρηση του Πορίσματος

1. Η Επιτροπή μπορεί να αναθεωρεί το Πόρισμα αυτεπαγγέλτως ή ύστερα από αίτηση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ή του κράτους που έχει συμμετάσχει στη διερεύνηση σύμφωνα με το άρθρο 11 ή οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον. Στην αίτηση πρέπει να περιέχονται οι λόγοι για τους οποίους επιβάλλεται η αναθεώρηση και τα στοιχεία που τους βεβαιώνουν. Η αναθεώρηση επιτρέπεται εφόσον:

α. το πόρισμα στηρίζεται σε ψευδή κατάθεση μάρτυρα, σε ψευδή έκθεση ή κατάθεση τεχνικού συμβούλου ή σε πλαστά έγγραφα, εφόσον το ψεύδος ή η πλαστότητα αναγνωρίστηκαν με αμετάκλητη δικαστική απόφαση,

β. αποκαλύφθηκαν μετά την έκδοση του Πορίσματος νέα κρίσιμα έγγραφα ή στοιχεία των οποίων η ύπαρξη ήταν άγνωστη στην Επιτροπή ή η έγκαιρη υποβολή των οποίων εμποδίστηκε από ανώτερη βία,

γ. μετά την έκδοση του Πορίσματος για την εξαφάνιση αεροσκάφους εμφανιστεί πρόσωπο που επέβαινε σε αυτό κατά το χρόνο του ατυχήματος.

2. Η προθεσμία υποβολής αίτησης αναθεώρησης είναι εξήντα (60) ημέρες και αρχίζει:

α. στην περίπτωση α΄ της προηγούμενης παραγράφου, από την ημερομηνία δημοσίευσης της αμετάκλητης απόφασης, με την οποία αναγνωρίζεται η ψευδορκία ή η ψευδομαρτυρία ή η πλαστότητα,

β. στην περίπτωση β΄, από την ημέρα κατά την οποία εκείνος που ζητά την αναθεώρηση αποδεδειγμένα έλαβε γνώση ότι υπάρχουν νέα στοιχεία,

γ. στην περίπτωση γ΄, από την ημέρα κατά την οποία, εκείνος που ζητά την αναθεώρηση αποδεδειγμένα έλαβε γνώση ότι εμφανίστηκε το αγνοούμενο πρόσωπο.

Για την εφαρμογή των περιπτώσεων β΄ και γ΄ της προηγούμενης παραγράφου, ο αιτών φέρει το βάρος της απόδειξης του χρόνου που έλαβε γνώση της ύπαρξης νέων στοιχείων ή της εμφάνισης του αγνοούμενου προσώπου.

3. Μετά την πάροδο τριών (3) ετών από την τελευταία δημοσίευση περίληψης του Πορίσματος στον ημερήσιο τύπο, η αίτηση αναθεώρησης είναι απαράδεκτη.

4. Αν απορριφθεί η αίτηση αναθεώρησης του Πορίσματος, ο αιτών μπορεί να προσφύγει κατά της απορριπτικής απόφασης ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών κατά τη διαδικασία επίλυσης διοικητικών διαφορών.

Άρθρο 24

Διαβίβαση στοιχείων

1. Η Επιτροπή μπορεί να διαβιβάζει στοιχεία της διερεύνησης σε φορείς του δημόσιου τομέα, που εμπλέκονται στην ασφάλεια των πτήσεων, στη χορήγηση πτυχίων και αδειών πολιτικής αεροπορίας, στην έγκριση εκμετάλλευσης και πτητικής λειτουργίας των αεροσκαφών.

2. Αντίγραφο του Πορίσματος και του φακέλου της διερεύνησης διαβιβάζονται στις αρμόδιες εισαγγελικές Αρχές, αν υπάρχουν ενδείξεις ότι τελέσθηκε ποινικό αδίκημα ή σε εκτέλεση εισαγγελικής παραγγελίας.

3. Αν το Πόρισμα αναθεωρηθεί κατά τη διαδικασία του άρθρου 23, αντίγραφο του αναθεωρημένου Πορίσματος διαβιβάζεται στις Αρχές που αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους, με τη φροντίδα του προϊσταμένου της Μονάδας.

Άρθρο 25

Αναστολή της ποινικής διαδικασίας

1. Κατά τη διάρκεια της διερεύνησης του ατυχήματος και μέχρι την έκδοση του Πορίσματος από την Επιτροπή μπορεί να ανασταλεί η ποινική διαδικασία. Η αναστολή παύει, αν παρέλθει ένα (1) έτος από την τέλεση του ποινικού αδικήματος.

2. Η προθεσμία της παραγραφής αναστέλλεται για όσο χρόνο διαρκεί η αναστολή που προβλέπεται στην προηγούμενη παράγραφο.

Άρθρο 26

Διάρκεια φύλαξης στοιχείων

1. Οι φάκελοι και τα στοιχεία που προκύπτουν από τη διερεύνηση αποθηκεύονται σε βάσεις δεδομένων και φυλάσσονται για χρονικό διάστημα τριάντα (30) ετών, αν πρόκειται για θανατηφόρα ατυχήματα, και για χρονικό διάστημα είκοσι (20) ετών σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

2. Η διάρκεια φύλαξης αρχίζει από τη δημοσίευση περίληψης του Πορίσματος στον ημερήσιο τύπο.

Άρθρο 27

Απαγορεύσεις - Κυρώσεις

1. Δεν επιτρέπεται σε οποιονδήποτε να:

α. εισέρχεται στον τόπο του ατυχήματος κατά παράβαση της παραγράφου 1 του άρθρου 10,

β. επιφέρει μεταβολές στον τόπο του ατυχήματος, τα πειστήρια, τα συντρίμματα ή το λοιπό περιεχόμενο του αεροσκάφους, πριν από την άρση του αποκλεισμού του τόπου του ατυχήματος κατά παράβαση της παραγράφου 2 του άρθρου 10,

γ. εκφέρει δημόσια άποψη για την πορεία της έρευνας ή για επί μέρους συμπεράσματα, χωρίς τη συγκατάθεση της Επιτροπής.

2. Κατά των παραβατών των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) έως πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) δραχμών. Τα όρια του προστίμου αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το πρόστιμο επιβάλλεται με απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, εφόσον το ατύχημα έχει συμβεί σε χώρο ευθύνης της, και από τις κατά τόπους αστυνομικές αρχές σε κάθε άλλη περίπτωση.

Άρθρο 28

Ενημέρωση Κοινής Γνώμης

1. Μετά την έκδοση του Πορίσματος, η Επιτροπή, προκειμένου για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα ιδιαίτερης βαρύτητας, μπορεί να καλέσει όλους τους ενδιαφερομένους και να προβεί σε ενημέρωση επί των αποτελεσμάτων της διερεύνησης. Στην ενημέρωση αυτή προβαίνει ο Πρόεδρος της Επιτροπής ή μέλος αυτής οριζόμενο από τον Πρόεδρο. Κατά την ενημέρωση μπορεί να δοθεί και αντίγραφο του Πορίσματος στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.

2. Η ενημέρωση αφορά τα πραγματικά περιστατικά και τις συνθήκες που συνδέονται με το εν λόγω ατύχημα, τα πιθανά αίτια αυτού, τα μέσα που διετέθησαν, τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν κατά τη διερεύνησή του, καθώς και τις προτάσεις μέτρων η λήψη και εφαρμογή των οποίων κρίνεται αναγκαία για την αποτροπή αεροπορικών ατυχημάτων.

Άρθρο 29

Δαπάνες

1. Οι δαπάνες λειτουργίας της Επιτροπής και της Μονάδας καλύπτονται με την εγγραφή σχετικών πιστώσεων στον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών υπό ίδιο ειδικό φορέα.

2. Για την κάλυψη έκτακτων δαπανών, δημιουργείται ειδικός Λογαριασμός "Διερεύνησης Ατυχημάτων Πολιτικής Αεροπορίας" στην Τράπεζα της Ελλάδος, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Στο Λογαριασμό κατατίθεται ετησίως παγία προκαταβολή, η οποία καλύπτει το ποσό των διακοσίων εκατομμυρίων (200.000.000) δραχμών που προσαρμόζεται κατ΄ έτος ανάλογα και καταβάλλεται από τα ποσά που διατίθενται για τους σκοπούς της Υ.Π.Α., σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 40 του Ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α΄), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 16 του Ν. 2892/2001 (ΦΕΚ 46 Α΄). Το υπόλοιπο κάθε οικονομικού έτους μεταφέρεται στο επόμενο και συμπληρώνεται η πάγια προκαταβολή μέχρι του ποσού των διακοσίων εκατομμυρίων (200.000.000) δραχμών.

3. Έκτακτες δαπάνες θεωρούνται:

α. τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης, αποζημίωσης μελών της Επιτροπής, διερευνητών και τεχνικών συμβούλων για τους σκοπούς μίας διερεύνησης,

β. οι αμοιβές τεχνικών συμβούλων και επιστημονικών κέντρων διεξαγωγής εργαστηριακών εξετάσεων και μελετών, καθώς και οι δαπάνες για τις εργασίες, που αναφέρονται στις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 6 του νόμου αυτού,

γ. τα έξοδα ανάρτησης του αεροσκάφους ή περισυλλογής των συντριμμάτων αυτού,

δ. κάθε απρόβλεπτη δαπάνη η οποία θα μπορούσε να προκύψει κατά τη διενέργεια της διερεύνησης.

4. Το Ελληνικό Δημόσιο αναζητεί τα έξοδα διερεύνησης από το φορέα εκμετάλλευσης αν το ατύχημα ή το συμβάν προκλήθηκε από πρόθεση ή βαριά αμέλεια.

5. Τα έξοδα ανάρτησης του αεροσκάφους ή της περισυλλογής των συντριμμάτων βαρύνουν τον κύριο του αεροσκάφους.

6. Μέχρι την εγγραφή πιστώσεων στον κρατικό προϋπολογισμό κατά τη διαδικασία της παραγράφου 1, οι δαπάνες λειτουργίας της Επιτροπής και της Μονάδας καλύπτονται από τον ειδικό Λογαριασμό "Διερεύνησης Ατυχημάτων Πολιτικής Αεροπορίας" της παραγράφου 2.

Άρθρο 30

Μεταβατικές διατάξεις

1. Εντός εξήντα (60) ημερών από τη δημοσίευση του νόμου αυτού συγκροτείται η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 5.

2. Έως ότου εκδοθεί το προεδρικό διάταγμα, που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 6, η Επιτροπή συνεπικουρείται, για τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων, από το Τμήμα Διερεύνησης Ατυχημάτων της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Το εν λόγω Τμήμα υποβάλλει στην Επιτροπή τις εκθέσεις διερεύνησης καθώς και τους φακέλους που σχηματίζονται κατά τη διερεύνηση ατυχημάτων.

3. Μετά την έκδοση του προεδρικού διατάγματος που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 6, το Τμήμα Διερεύνησης Ατυχημάτων της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας παραδίδει όλους τους εκκρεμείς φακέλους των διερευνήσεων στη Μονάδα. Επίσης παραδίδει αντίγραφο του αρχείου πορισμάτων των τελευταίων είκοσι (20) ετών.

4. Το πόρισμα που θα εκδοθεί από τους ήδη ορισθέντες διερευνητές για ατυχήματα των οποίων η διερεύνηση εκκρεμεί κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού θεωρείται ότι αποτελεί Σχέδιο Πορίσματος κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 14.

Άρθρο 31

Καταργούμενες διατάξεις

Από την ισχύ του παρόντος καταργούνται:
- Το Β.Δ. υπ' αριθ. 324/1968 (ΦΕΚ 103 Α΄)
- Το Π.Δ. υπ' αριθ. 438/1984 (ΦΕΚ 155 Α΄)
- Τα άρθρα 139 έως και 150 του Ν. 1815/1988
- Το Π.Δ. υπ' αριθ. 55/1997 (ΦΕΚ 49 Α΄)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΥΝΑΦΩΝ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΤΗΣ Υ.Π.Α.

Άρθρο 32

Σύσταση Σώματος Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων

1. Συνιστάται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) Σώμα Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων, το οποίο συγκροτείται από προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) με αυξημένα προσόντα και υψηλή εξειδίκευση. Οι επιθεωρητές που ανήκουν στο σώμα αυτό αναφέρονται εφεξής ως "Επιθεωρητές". Οι Επιθεωρητές είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης ή ασκούν τα καθήκοντά τους παραλλήλως με τα κύρια καθήκοντά τους. Το Σώμα των Επιθεωρητών έχει ως έργο:

α) την εποπτεία και τον έλεγχο της τήρησης των θεσμοθετημένων προτύπων ασφαλείας πτήσεων, των αερομεταφορέων, των πτητικών μέσων, των αεροδρομίων και των λοιπών μέσων υποστήριξής τους, καθώς και του συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας,

β) την ανάπτυξη των θεσμοθετημένων προτύπων ασφάλειας σε κεντρικό και περιφερειακό επίπεδο.

2. Έως ότου ικανός αριθμός Επιθεωρητών, που προέρχεται από το προσωπικό της Υ.Π.Α., αποκτήσει πιστοποιητικό Επιθεωρητή Ασφάλειας Πτήσεων επιτρέπεται να ασκούν καθήκοντα Επιθεωρητή και άτομα με υψηλή εξειδίκευση, αυξημένα προσόντα και εμπειρία στον τομέα των αερομεταφορών, εφόσον δεν έχουν υπερβεί το 62ο έτος της ηλικίας τους. Τα άτομα αυτά προσλαμβάνονται με ειδική σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, που συνάπτεται μεταξύ αυτών και της Υ.Π.Α., η οποία εκπροσωπείται από το Διοικητή της, ύστερα από έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Όσοι προσλαμβάνονται υποχρεούνται να αποκτήσουν το πιστοποιητικό Επιθεωρητή Ασφάλειας Πτήσεων, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προϋποθέσεις, που καθορίζονται στο προεδρικό διάταγμα της παραγράφου 5. Οι προσλαμβανόμενοι, αν δεν αποκτήσουν το πιστοποιητικό μέσα στην προθεσμία που καθορίζει το παραπάνω διάταγμα, απολύονται αυτοδικαίως. Οι Επιθεωρητές που προσλαμβάνονται με τη διαδικασία αυτή δεν μπορεί να είναι περισσότεροι από δεκαπέντε. Οι συμβάσεις έχουν τριετή διάρκεια και αφορούν τις συγκεκριμένες υπηρεσίες που παρέχουν οι Επιθεωρητές. Ύστερα από έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, επιτρέπεται η ανανέωση της σύμβασης για μία ακόμη τριετία, εφόσον οι Επιθεωρητές δεν έχουν υπερβεί το 62ο έτος της ηλικίας τους κατά το χρόνο της ανανέωσης.

3. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μπορεί με το Διοικητή της να συμβάλλεται με αντίστοιχες Υπηρεσίες της αλλοδαπής ή διεθνείς οργανισμούς για να της διαθέτουν έμπειρους επιθεωρητές που έχουν αποκτήσει πιστοποιητικό Επιθεωρητή σε αλλοδαπό κράτος, εφόσον η σχετική δαπάνη δεν υπερβαίνει το όριο που ορίζεται εκάστοτε για κάθε σύμβαση από τις κοινοτικές οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις. Οι αλλοδαποί επιθεωρητές που απασχολούνται με τη διαδικασία αυτή δεν μπορεί να είναι περισσότεροι από δέκα.

4. Οι επιθεωρητές που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και οι αποδοχές τους καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

5. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, καθορίζονται οι ειδικότητες, τα καθήκοντα και τα προσόντα των επιθεωρητών, οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες για την απόκτηση πιστοποιητικού Επιθεωρητή, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την αναγνώριση αλλοδαπών πιστοποιητικών Επιθεωρητή, οι κλάδοι της Υ.Π.Α., από τους οποίους μπορεί να προέρχεται το προσωπικό που ασκεί καθήκοντα Επιθεωρητή παραλλήλως με τα κύρια καθήκοντά του ή αποκλειστικώς, ο συνολικός αριθμός των επιθεωρητών που συγκροτούν το Σώμα των επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων και θέματα σχετικά με τη διενέργεια ελέγχου από τους Επιθεωρητές.

6. Οι Επιθεωρητές έχουν το δικαίωμα της ελεύθερης πρόσβασης σε κάθε χώρο που έχει σχέση με την άσκηση των καθηκόντων τους, όπως εγκαταστάσεις, γραφεία και αίθουσες με αεροπορικό εξοπλισμό, καθώς και σε πτητικά μέσα στο έδαφος ή στον αέρα. Οι Επιθεωρητές μπορούν να προβαίνουν, κατά τη διάρκεια του ελέγχου, σε άμεσες ενέργειες, εφόσον τούτο επιβάλλει η ασφάλεια των πτήσεων, όπως, μεταξύ άλλων, η μη τήρηση πτητικών προτύπων ή προτύπων ασφαλείας από έκνομες ενέργειες. Μεταξύ των ενεργειών αυτών περιλαμβάνεται η υπο-

βολή αιτιολογημένης πρότασης, για να εκδοθεί εντολή ακινητοποίησης αεροσκάφους, προς τις αρμόδιες αρχές, οι οποίες υποχρεούνται να αποφασίσουν το συντομότερο δυνατό και σε κάθε περίπτωση μέσα σε δώδεκα (12) ώρες από την υποβολή της πρότασης. Κατά τη διάρκεια της παραπάνω προθεσμίας δεν επιτρέπεται η απογείωση του αεροσκάφους. Η άσκηση αίτησης ακυρώσεως, αίτησης αναστολής, προσφυγής ή άλλου ένδικου μέσου κατά της πράξης ακινητοποίησης του αεροσκάφους ή κατά της αναστολής ή ανάκλησης πιστοποιητικού πτητικής λειτουργίας αερομεταφορέα δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα. Οι ελεγχόμενοι φορείς ή πρόσωπα υποχρεούνται να παρέχουν στους Επιθεωρητές όλα τα απαραίτητα στοιχεία και τις αναγκαίες πληροφορίες, να συνεργάζονται μαζί τους και να τους διευκολύνουν με κάθε τρόπο. Η παρακώλυση του έργου των Επιθεωρητών επισύρει την επιβολή διοικητικών κυρώσεων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Αρμόδια Αρχή για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων είναι η Υ.Π.Α. Αν προκύψουν ενδείξεις διάπραξης ποινικού αδικήματος λόγω της παρεμπόδισης της άσκησης του επιθεωρητικού έργου, διαβιβάζεται έκθεση στην αρμόδια Εισαγγελική Αρχή. Οι διατάξεις του άρθρου 38 παρ. 1 του υπαλληλικού Κώδικα, που κυρώθηκε με το Ν. 2683/1999 (ΦΕΚ 19 Α΄), εφαρμόζονται και στους Επιθεωρητές.

Άρθρο 33

Σύσταση οργανικών θέσεων και κλάδων

1. Συνιστώνται στην Υ.Π.Α. οι ακόλουθες θέσεις:

α. Πέντε (5) θέσεις ιπταμένων μηχανικών αεροσκαφών με σχέση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου Αορίστου Χρόνου (ΕΣΙΔ).

Προσόντα πρόσληψης ορίζονται: Πτυχίο ιπταμένου μηχανικού Πολιτικής Αεροπορίας, 3.000 ώρες πτήσης ως ιπτάμενος μηχανικός και ηλικία όχι μεγαλύτερη από το 55ο έτος. Για τον υπολογισμό του ορίου ηλικίας ημερομηνία γέννησης θεωρείται η 31η Δεκεμβρίου του έτους γέννησης. Η πρόσληψη των ιπταμένων μηχανικών γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες εκάστοτε διατάξεις. Η κατοχή πτυχίου Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος ή Ανώτερης Σχολής της ημεδαπής ή ισότιμης της αλλοδαπής συνεκτιμάται ως πρόσθετο προσόν πρόσληψης. Οι ιπτάμενοι μηχανικοί που προσλαμβάνονται υποχρεούνται να αποκτήσουν πιστοποιητικό Επιθεωρητή Πλοϊμότητας, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προϋποθέσεις, που καθορίζονται στο προεδρικό διάταγμα της παρ. 5 του άρθρου 32. Αν δεν αποκτήσουν το πιστοποιητικό μέσα στην προθεσμία που ορίζει το παραπάνω διάταγμα, απολύονται αυτοδικαίως.

β. Τέσσερις (4) θέσεις χειριστών αεροσκαφών και δύο (2) θέσεις χειριστών ελικοπτέρων, εκτός από εκείνες που προβλέπονται στον Οργανισμό της Υ.Π.Α. (Π.Δ. 56/1989, ΦΕΚ 28 Α΄). Προσόντα πρόσληψης είναι τα προβλεπόμενα από τις οικείες οργανικές διατάξεις. Οι χειριστές αεροσκαφών που προσλαμβάνονται μετά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού υποχρεούνται να αποκτήσουν πιστοποιητικό Επιθεωρητή Πτητικής Λειτουργίας, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο προεδρικό διάταγμα της παρ. 5 του άρθρου 32. Αν δεν αποκτήσουν το πιστοποιητικό στην προθεσμία που ορίζει το παραπάνω διάταγμα, απολύονται αυτοδικαίως. Το Πιστοποιητικό Επιθεωρητή Πτητικής Λειτουργίας μπορούν να αποκτήσουν, εφόσον το επιθυμούν, μέσα σε προθεσμία έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παραπάνω διατάγματος και οι χειριστές αεροσκαφών που υπηρετούν κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού.

γ. Δύο (2) θέσεις ιατρών με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου (ΕΣΙΔ). Προσόντα πρόσληψης ορίζονται: Πτυχίο Ιατρικής Σχολής Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος της ημεδαπής ή ισότιμης της αλλοδαπής και ηλικία όχι μεγαλύτερη από το 50ό έτος. Για τον υπολογισμό του ορίου ηλικίας ως ημερομηνία γέννησης θεωρείται η 31η Δεκεμβρίου του έτους γέννησης.

δ. Δέκα (10) θέσεις του κλάδου ΠΕ1 Αερολιμενικών, έξι (6) θέσεις του κλάδου ΠΕ2 ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, δεκαπέντε (15) θέσεις του κλάδου ΠΕ6 Μηχανικών Αεροναυπηγών, πέντε (5) θέσεις του κλάδου ΠΕ7 Πολιτικών Μηχανικών, πέντε (5) θέσεις του κλάδου ΠΕ8 Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, πέντε (5) θέσεις του κλάδου ΠΕ9 Μηχανολόγων ή Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και πέντε (5) θέσεις του κλάδου ΤΕ5 Τεχνολογικών Εφαρμογών.

2. Συνιστάται στην Υ.Π.Α. Κλάδος ΤΕ Κατηγορίας Τεχνολόγων Μηχανικών Συντήρησης Αεροσκαφών, ο οποίος περιλαμβάνει επτά (7) οργανικές θέσεις.

Άρθρο 34

Ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων

1. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, μπορεί να καθορίζονται υπηρεσιακές μονάδες της Υ.Π.Α., επιπέδου διεύθυνσης ή τμήματος, που έχουν αρμοδιότητες σχετικές με την πτητική λειτουργία, την πλοϊμότητα και τη χορήγηση πτυχίων. Στις μονάδες αυτές μπορεί να προΐστανται, με τριετή θητεία, χειριστές αεροσκαφών με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου (ΕΣΙΔ). Οι μονάδες αυτές είναι στελεχωμένες αποκλειστικά από προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου. Η επιλογή των προϊσταμένων των μονάδων αυτών γίνεται με απόφαση του οικείου υπηρεσιακού συμβουλίου και η τοποθέτησή τους σε οργανική θέση με απόφαση του οικείου οργάνου. Οι διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 85 του Ν. 2683/1999 (ΦΕΚ 19 Α΄) εφαρμόζονται και στους ανωτέρω προϊσταμένους. Οι επιλεγόμενοι ως προϊστάμενοι δικαιούνται το επίδομα ευθύνης που λαμβάνουν οι τακτικοί υπάλληλοι που προΐστανται σε μονάδες αντίστοιχου επιπέδου.

2. Οι υποψήφιοι, για να επιλεγούν σε θέσεις προϊσταμένων της προηγούμενης παραγράφου, πρέπει να έχουν πτυχίο Σχολής Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος της ημεδαπής ή ισότιμης Σχολής της αλλοδαπής, πιστοποιητικό Επιθεωρητή, να έχουν διανύσει στην Υ.Π.Α. υπηρεσία δέκα (10) ή οκτώ (8) ετών, αντιστοίχως, και να έχουν συμπληρωμένες 10.000 ή 8.000 ώρες πτήσεως, αντιστοίχως, ανάλογα με το επίπεδο της μονάδας (διεύθυνση ή τμήμα). Στις ώρες πτήσης συμπεριλαμβάνονται και οι ώρες για ελέγχους γραμμής ή ανανέωσης τύπου. Το υπηρεσιακό συμβούλιο, προκειμένου να διαπιστώσει τη συνδρομή των ουσιαστικών προσόντων για την επιλογή σε θέση προϊστάμενων, εκτιμά όλα τα στοιχεία του προσωπικού μητρώου των υποψηφίων, όπως περιγράφονται στις παραγράφους 1 έως 6 του Ν. 2683/1999 (ΦΕΚ 19 Α΄) "Κύρωση του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών υπαλλήλων και υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. και άλλες διατάξεις".

Άρθρο 35

Ρύθμιση θεμάτων προσωπικού

1. Με απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών καθορίζεται το μισθολόγιο των χειριστών αεροσκαφών και ελικοπτέρων, των ιπταμένων μηχανικών που έχουν πιστοποιητικό Επιθεωρητή, καθώς και των ιατρών. Οι αποδοχές του ιατρικού προσωπικού δεν μπορεί να είναι κατώτερες από τις πάσης φύσεως αποδοχές του ιατρού Επιμελητή Α΄, του Εθνικού Συστήματος Υγείας (Ε.Σ.Υ.). Με όμοια απόφαση καθορίζεται το ύψος της αποζημίωσης του προσωπικού της Υ.Π.Α., που ασκεί καθήκοντα επιθεωρητή παραλλήλως με την άσκηση των κυρίων καθηκόντων του.

2. Στο υπόλοιπο προσωπικό της Υ.Π.Α., το οποίο ασκεί καθήκοντα Επιθεωρητή, καταβάλλεται μηνιαίως αποζημίωση ίση με τη διαφορά της αποζημίωσης που ορίζεται στην περίπτωση α΄ της παρ. 3 του άρθρου 34 του Ν. 2682/1999 (ΦΕΚ 16 Α΄) και αυτής που ήδη καταβάλλεται κατά περίπτωση με βάση τις περιπτώσεις β΄, γ΄ και δ΄ της παρ. 3 του άρθρου 34 του Ν. 2682/1999. Η αποζημίωση καταβάλλεται στους δικαιούχους τον αμέσως επόμενο μήνα από τότε που αποκτούν το πιστοποιητικό Επιθεωρητή και καλύπτεται από τα ποσά που διατίθενται για τους σκοπούς της Υ.Π.Α., σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 40 του Ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α΄), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 16 του Ν. 2892/2001 (ΦΕΚ 46 Α΄).

3. Η παράγραφος 1 του άρθρου 34 του Ν. 2682/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"1. Για τον εκσυγχρονισμό, ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας και της μείωσης των καθυστερήσεων, λόγω της εναέριας κυκλοφορίας στην Ελλάδα, συνιστάται στην Τράπεζα της Ελλάδος ειδικός λογαριασμός σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Στον ειδικό λογαριασμό αποδίδονται μηνιαία από τα αποδιδόμενα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια των πτήσεων (EUROCONTROL) ποσά ως τέλη διαδρομής και τέλη τερματικής περιοχής εννέα (9) ΕΥΡΩ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής. Δύο (2) από τα παραπάνω ΕΥΡΩ χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την κάλυψη της δαπάνης που απαιτείται για την κάλυψη του πτυχίου ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας έναντι οριστικής απώλειας ειδικότητας για λόγους υγείας, θανάτου κατά την άσκηση των υπηρεσιακών καθηκόντων ή αντικειμενικής αδυναμίας άσκησης καθηκόντων και τα υπόλοιπα επτά (7) ΕΥΡΩ για τους σκοπούς της επόμενης παραγράφου."

4. Το τρίτο εδάφιο της περίπτωσης δ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 34 του Ν. 2682/1999 αντικαθίσταται ως εξής:

"Στην κατηγορία αυτή μεταπίπτει μηνιαία και το προσωπικό των περιπτώσεων α΄ και γ΄ που δεν πληροί μηνιαία τις προϋποθέσεις του κλάδου του για πραγματική άσκηση εργασίας, ως άνω περιγράφεται, της σχετικής δαπάνης καλυπτομένης από τα αδιάθετα ποσά των περιπτώσεων α΄ και γ΄, αντιστοίχως, καθώς και το προσωπικό ΕΣΙΔ, πλην των χειριστών αεροσκαφών, του αριθμού των κατειλημμένων και του συνόλου των οργανικών θέσεων, καθώς και του αντίστοιχου κλάσματος αναλόγως τροποποιουμένου."

5. Στο τέλος της παραγράφου 4 του άρθρου 34 του Ν. 2682/1999 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

"Αν κατά λάθος καταβληθεί στο προσωπικό των περιπτώσεων α΄, β΄, γ΄ και δ΄ της προηγούμενης παραγράφου ποσό αποζημίωσης μικρότερο από το οφειλόμενο, το ελλείπον καταβάλλεται στο δικαιούχο από τα αδιάθετα ποσά της παρούσας παραγράφου. Αν, αντιθέτως, καταβληθεί ποσό μεγαλύτερο από το οφειλόμενο, για το επιπλέον εκδίδεται πράξη καταλογισμού και το εισπραττόμενο ποσό αποδίδεται στο λογαριασμό που χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της παραγράφου αυτής."

6. Στο άρθρο 34 του Ν. 2682/1999 προστίθεται παράγραφος 8 ως ακολούθως:

"8. Τα ποσά που καταβάλλονται σύμφωνα με όσα ορίζονται στις προηγούμενες παραγράφους σε διάφορες κατηγορίες προσωπικού υπόκεινται σε κρατήσεις, όπως αυτές καθορίζονται εκάστοτε για τις έκτακτες αποδοχές."

7. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών, μέσα σε έξι (6) μήνες από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και το ύψος του ποσού για την ασφάλιση του πτυχίου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, έναντι οριστικής απώλειας ειδικότητας για λόγους υγείας, θανάτου κατά την άσκηση των υπηρεσιακών καθηκόντων ή αντικειμενικής αδυναμίας άσκησης καθηκόντων, όπου τούτο προβλέπεται για λόγους ασφάλειας των πτήσεων, με αποτέλεσμα ο κάτοχος αυτής ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας να περιέρχεται σε αδυναμία άσκησης καθηκόντων. Με όμοιο διάταγμα καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και το ασφαλιστέο ποσό των χειριστών αεροσκαφών και ελικοπτέρων και των επιθεωρητών που έχουν πιστοποιητικό ασφάλειας πτήσεων, έναντι ατυχήματος που συμβαίνει κατά την εν πτήσει άσκηση των καθηκόντων τους. Το ποσό της ασφάλισης καταβάλλεται στον ίδιο τον ασφαλιζόμενο αν, λόγω του ατυχήματος, καταστεί ανίκανος για την περαιτέρω άσκηση των καθηκόντων του ή στην οικογένειά του, αν επήλθε θάνατος του ασφαλισμένου. Το ποσό των παραπάνω ασφαλίσεων καλύπτεται, για μεν την πρώτη περίπτωση από το ποσοστό του ειδικού Λογαριασμού που προβλέπεται στο άρθρο 34 παράγραφος 1 του Ν. 2682/1999 και για τη δεύτερη από τα ποσά που διατίθενται για τους σκοπούς της Υ.Π.Α., σύμφωνα με την παράγραφο 9 του άρθρου 40 του Ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α΄), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 16 του Ν. 2892/2001 (ΦΕΚ 46 Α΄).

Άρθρο 36

Σύσταση Επιτροπής Αεροπορικού Κώδικα

1. Συνιστάται οκταμελής ειδική επιτροπή με αποστολή την αναμόρφωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, που έχει κυρωθεί με το ν. 1815/1988. Τα μέλη της Επιτροπής και ο γραμματέας της ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται μέσα σε ένα (1) μήνα από τη δημοσίευση του νόμου αυτού.

Η Επιτροπή συγκροτείται από:

α. Έναν (1) ανώτατο δικαστικό λειτουργό ή έναν (1) καθηγητή Νομικής Σχολής, ως Πρόεδρο.

β. Τρία (3) μέλη Διδακτικού Ερευνητικού Προσωπικού (Δ.Ε.Π.) Α.Ε.Ι. με ειδίκευση στο Δίκαιο των Μεταφορών και στο Κοινοτικό Δίκαιο.

γ. Τον Νομικό Σύμβουλο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, που υπηρετεί στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

δ. Δύο (2) ανώτατους ή ανώτερους υπαλλήλους της Υ.Π.Α.

ε. Έναν (1) ανώτατο ή ανώτερο εν ενεργεία αξιωματικό

της Πολεμικής Αεροπορίας με ειδικότητα ιπταμένου και εξειδίκευση στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας, εναέριου χώρου και αεροδρομίων, ως εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

Τα μέλη της Επιτροπής που αναφέρονται στις περιπτώσεις α΄ και δ΄ πρέπει να είναι ειδικευμένα σε αντικείμενα που ρυθμίζει ο Κώδικας.

Γραμματέας της Επιτροπής ορίζεται ανώτερος υπάλληλος της Υ.Π.Α. με πτυχίο Νομικής.

2. Η Επιτροπή οφείλει, μέσα σε δώδεκα (12) μήνες από τον ορισμό των μελών της, να έχει ολοκληρώσει το προσχέδιο του Κώδικα. Το προσχέδιο με μέριμνα του Προέδρου διαβιβάζεται στον Διοικητή της Υ.Π.Α., ο οποίος οφείλει να διατυπώσει παρατηρήσεις μέσα σε δύο (2) μήνες από την παραλαβή του προσχεδίου.

Στη συνέχεια το προσχέδιο με μέριμνα του Προέδρου προωθείται:

α. Στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), μέσω της Μόνιμης Αντιπροσωπείας της Ελλάδας στον Οργανισμό αυτόν.

β. Στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω της Μόνιμης Ελληνικής Αντιπροσωπείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Μέσα σε έναν (1) μήνα από τη λήψη των σχολίων και παρατηρήσεων η Επιτροπή υποβάλλει το οριστικό Σχέδιο Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών καθορίζονται:

α. Η αμοιβή του προέδρου, των μελών και του γραμματέα της Επιτροπής.

β. Η διαδικασία ανάθεσης έργου, κατά παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις, σε ειδικούς συμβούλους ή συνεργάτες, που μπορεί να είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα, για κάλυψη ειδικών θεμάτων, καθώς και η διαδικασία συμμετοχής εκπροσώπων υπουργείων για την κάλυψη θεμάτων της αρμοδιότητάς τους, ύστερα από σχετική εισήγηση του Προέδρου της Επιτροπής προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να παρατείνει το χρόνο περάτωσης του έργου της Επιτροπής μέχρι έξι (6) μήνες, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση του Προέδρου της.

Άρθρο 37

Αναπλήρωση Διοικητή Υ.Π.Α.

1. Τον Διοικητή της Υ.Π.Α., όταν απουσιάζει ή κωλύεται, αναπληρώνει στα καθήκοντά του ένας από τους Υποδιοικητές, που ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Ο Διοικητής και οι Υποδιοικητές της Υ.Π.Α. εξακολουθούν να ασκούν τα καθήκοντά τους και μετά τη λήξη της θητείας τους μέχρι το διορισμό νέας διοίκησης.

Άρθρο 38

Λοιπές διατάξεις

1. Η Υ.Π.Α. μπορεί να αναθέτει τη μετάφραση στην ελληνική γλώσσα των Κανονισμών, Εγχειριδίων και Παραρτημάτων του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, λοιπών διεθνών οργανισμών και ενώσεων, καθώς και κάθε άλλου κανόνα διεθνούς σύμβασης ή απόφασης ή σύστασης διεθνούς οργανισμού σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, συνάπτουσα σχετική σύμβαση. Η δαπάνη που προκαλείται βαρύνει τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

2. Η Υ.Π.Α. μπορεί να αναθέσει τη μελέτη και τη σύνταξη σχεδίου για την αναμόρφωση και αναδιάρθρωση του Οργανισμού της σε Πανεπιστημιακά Ιδρύματα ή άλλους φορείς δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου, οι οποίοι συνάπτουν σχετική σύμβαση με τον Διοικητή της Υ.Π.Α. Το ύψος της σχετικής δαπάνης καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών και καλύπτεται από τα ποσά της παρ. 9 του άρθρου 40 του Ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α΄), που διατίθενται για τις ανάγκες της Υ.Π.Α., όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 16 του Ν. 2892/2001 (ΦΕΚ 46 Α΄).

Άρθρο 39

Παρατείνουμε μέχρι 31.12.2002 την προθεσμία της παρ. 3 του άρθρου 6 του Ν. 2671/1998 "Ρύθμιση θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 289 Α΄) για τη λεπτομερή απογραφή, αποτίμηση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ, για την ένταξή της στο Εθνικό Κτηματολόγιο. Με αιτιολογημένη απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών η παραπάνω προθεσμία μπορεί να παρατείνεται για ένα ακόμη έτος.

Άρθρο 40

1. Το εδάφιο Β΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 9 του Ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α΄) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Β. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου ορίζονται μεταξύ των μελών του, κατά σειρά, μέχρι τρεις Αντιπρόεδροι, ως εξής:

(Α΄), (Β΄), (Γ΄) Αντιπρόεδρος. Οι Αντιπρόεδροι επικουρούν τον Πρόεδρο στη διεύθυνση τομέων υπηρεσιακών μονάδων του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου, που καθορίζονται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου ύστερα από πρόταση του Προέδρου. Επίσης οι Αντιπρόεδροι ασκούν όσες αρμοδιότητες τους μεταβιβάζονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 του Ν. 1558/1985 "Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα" (ΦΕΚ 137 Α΄), όπως ισχύει, ή τους ανατίθενται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου.

Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου αναπληρώνεται στα καθήκοντά του, σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματός του, από τους Αντιπροέδρους του Διοικητικού Συμβουλίου, κατά τη σειρά του ορισμού τους."

2. Το εδάφιο Ε΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 9 του Ν.2801/2000 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Ε. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου μπορεί να αποφασίζει:

α) την εκχώρηση, στις επιτροπές διαχείρισης ενεργητικού/παθητικού ή άλλες επιτροπές που συγκροτούνται από αυτό, αρμοδιοτήτων που ορίζονται στα εδάφια α΄, β΄, και γ΄ της παρ. 1 του άρθρου 5 του Π.Δ. 366/1996 (ΦΕΚ 236 Α΄), συναφείς με το αντικείμενό τους,

β) τη χορήγηση πάσης φύσεως δανείων και πιστώσεων σε φορείς, οργανισμούς, εταιρείες και επιχειρήσεις του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, καθώς και σε φυσικά πρόσωπα αντίστοιχα με αυτά που χορηγούν και τα άλλα πιστωτικά ιδρύματα,

γ) για ζητήματα της χρονικής διάρκειας των στεγαστι-

κών και λοιπών δανείων και της εν γένει δανειακής πολιτικής του, ως και για τη συμμετοχή του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου στη χορήγηση κοινοπρακτικών δανείων σε δραχμές ή σε συνάλλαγμα με άλλα πιστωτικά ιδρύματα."

3. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 9 του Ν. 2801/2000 αντικαθίσταται ως εξής:

"Για την κάλυψη των ανωτέρω θέσεων εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 1 του Ν. 2527/1997 (ΦΕΚ 206 Α΄), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει."

Άρθρο 41

Θέματα Ολυμπιακής προετοιμασίας

1. Στο άρθρο 2 του Ν. 2730/1999, όπως ισχύει σήμερα, επέρχονται οι εξής τροποποιήσεις:

α. Στην περίπτωση α΄ της παραγράφου 1, οι λέξεις "Στο Φαληρικό Όρμο" αντικαθίστανται με τις λέξεις "Στο Φαληρικό Όρμο και την ευρύτερη περιοχή του".

β. Στην περίπτωση α΄ της παραγράφου 2, μετά τις λέξεις "Άνω Λιοσίων" προστίθενται οι λέξεις "(Θέση Τσουκλίδι)".

γ. Το πρώτο εδάφιο της περιπτώσεως ε΄ της παραγράφου 2, όπως αυτή προστέθηκε με την παρ. 4 του άρθρου 3 του Ν. 2833/2000 (ΦΕΚ 150 Α΄), αντικαθίσταται ως εξής:

"4. Στο χώρο του Αεροδρομίου του Ελληνικού καθορίζεται περιοχή υποδοχής Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων και των αναγκαίων έργων ανάπλασης και υποστήριξής τους."

Οι πινακίδες υπ' αριθμ. "Αθήνα - Ελευσίνα 4" και "Αθήνα - Πειραιάς 2" του διαγράμματος 1:25.000 που συνοδεύει το άρθρο αυτό αντικαθίστανται με νέες πινακίδες, που έχουν θεωρηθεί από την Προϊσταμένη του Οργανισμού Αθήνας και στις οποίες απεικονίζονται και οι παραπάνω ρυθμίσεις.

2. Το τέταρτο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 27 του Ν. 2843/2000 (ΦΕΚ 219 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

"Τα ποσά αυτά θα διατίθενται για την ενίσχυση αθλητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, εφαρμοζομένων αναλόγως των διατάξεων του δεύτερου και τρίτου εδαφίου της παραγράφου 4 του άρθρου 26 του Ν. 1646/1986, όπως αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του Ν. 1904/1990 και τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το άρθρο 13 του Ν. 1948/1991 (ΦΕΚ 83 Α΄)."

3. α. Όπου στο άρθρο 2 παράγραφος 21 περίπτωση β΄ του Ν. 2598/1998 (ΦΕΚ 66 Α΄), όπως προστέθηκε με το άρθρο 15 παράγραφος 3 του Ν. 2730/1999 (ΦΕΚ 130 Α΄) και τροποποιήθηκε με το άρθρο 3 παράγραφος 3 του Ν. 2819/2000 (ΦΕΚ 84 Α΄) και το άρθρο 1 παράγραφοι 8 και 9 του Ν. 2833/2000 (ΦΕΚ 150 Α΄), και ισχύει σήμερα, αναφέρονται οι φράσεις "Ειδική Γραμματεία Ολυμπιακών Αγώνων 2004" και "Ειδικός Γραμματέας" νοούνται από την ισχύ του παρόντος νόμου "Γενική Γραμματεία Ολυμπιακών Αγώνων 2004" και "Γενικός Γραμματέας" αντίστοιχα.

β. Στο τέλος του άρθρου 3 παράγραφος 3 του Ν. 2819/2000 (ΦΕΚ 84 Α΄), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, προστίθενται νέα εδάφια ως εξής:

"Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Πολιτισμού και Οικονομικών μπορούν για την πραγματοποίηση του παραπάνω σκοπού να συνιστώνται στη Γενική Γραμματεία Ειδικές Υπηρεσίες, στις οποίες προσλαμβάνεται προσωπικό με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου μέχρι τριετούς διάρκειας. Το προσωπικό αυτό δεν παραμένει στην υπηρεσία μετά τη λήξη της τριετίας. Με το πιο πάνω προεδρικό διάταγμα καθορίζεται η οργάνωση και λειτουργία των Ειδικών Υπηρεσιών, οι θέσεις του αναγκαίου κατά ειδικότητα προσωπικού αυτών, η διαδικασία και τα προσόντα πρόσληψής του, η διαδικασία των αποσπάσεων για την πλήρωση των θέσεων, η υπηρεσιακή κατάσταση και οι αποδοχές του προσωπικού, η διάρκεια των συμβάσεων εργασίας, καθώς και κάθε σχετικό θέμα."

γ. Τα τέταρτο και πέμπτο εδάφια του άρθρου 3 παράγραφος 3 του Ν. 2819/2000 (ΦΕΚ 84 Α΄), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, αντικαθίστανται ως εξής:

"Συνιστάται θέση Γενικού Γραμματέα με βαθμό πρώτο (1ο) της κατηγορίας των ειδικών θέσεων, ο οποίος προΐσταται της Γενικής Γραμματείας. Για το προσωπικό που απασχολείται στο Γραφείο του Γενικού Γραμματέα ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 71 του Ν. 1943/1991 (ΦΕΚ 50 Α΄), όπως κάθε φορά ισχύει. Συνιστώνται επίσης στη Γενική Γραμματεία δέκα (10) θέσεις μετακλητών υπαλλήλων και πέντε (5) θέσεις ειδικών συμβούλων ή ειδικών συνεργατών, το υπηρεσιακό και μισθολογικό καθεστώς των οποίων, όπως επίσης και των αποσπασμένων σύμφωνα με τα οριζόμενα παρακάτω, ρυθμίζεται από τις ισχύουσες διατάξεις που αφορούν το αντίστοιχο προσωπικό των γραφείων Υπουργών. Οι ειδικοί σύμβουλοι ή ειδικοί συνεργάτες της Γενικής Γραμματείας προσλαμβάνονται με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου που διαρκεί μέχρι το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων, εν όψει των ιδιαίτερων υπηρεσιακών αναγκών αυτής, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του Ν. 2190/1994 (ΦΕΚ 28 Α΄), όπως κάθε φορά ισχύουν. Μπορεί επίσης στη Γενική Γραμματεία να προσλαμβάνεται για την εκπλήρωση των σκοπών και τις ανάγκες της λειτουργίας της το αναγκαίο ωρομίσθιο προσωπικό, κατά τις ειδικές διατάξεις που ισχύουν για τις προσλήψεις ωρομίσθιου προσωπικού στο Υπουργείο Πολιτισμού, όπως κάθε φορά ισχύουν."

4. α. Στο τέλος του πρώτου εδαφίου της περιπτώσεως α΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Ν. 2833/2000 προστίθενται οι λέξεις "και την ανέγερση του Νέου Μουσείου της Ακρόπολης".

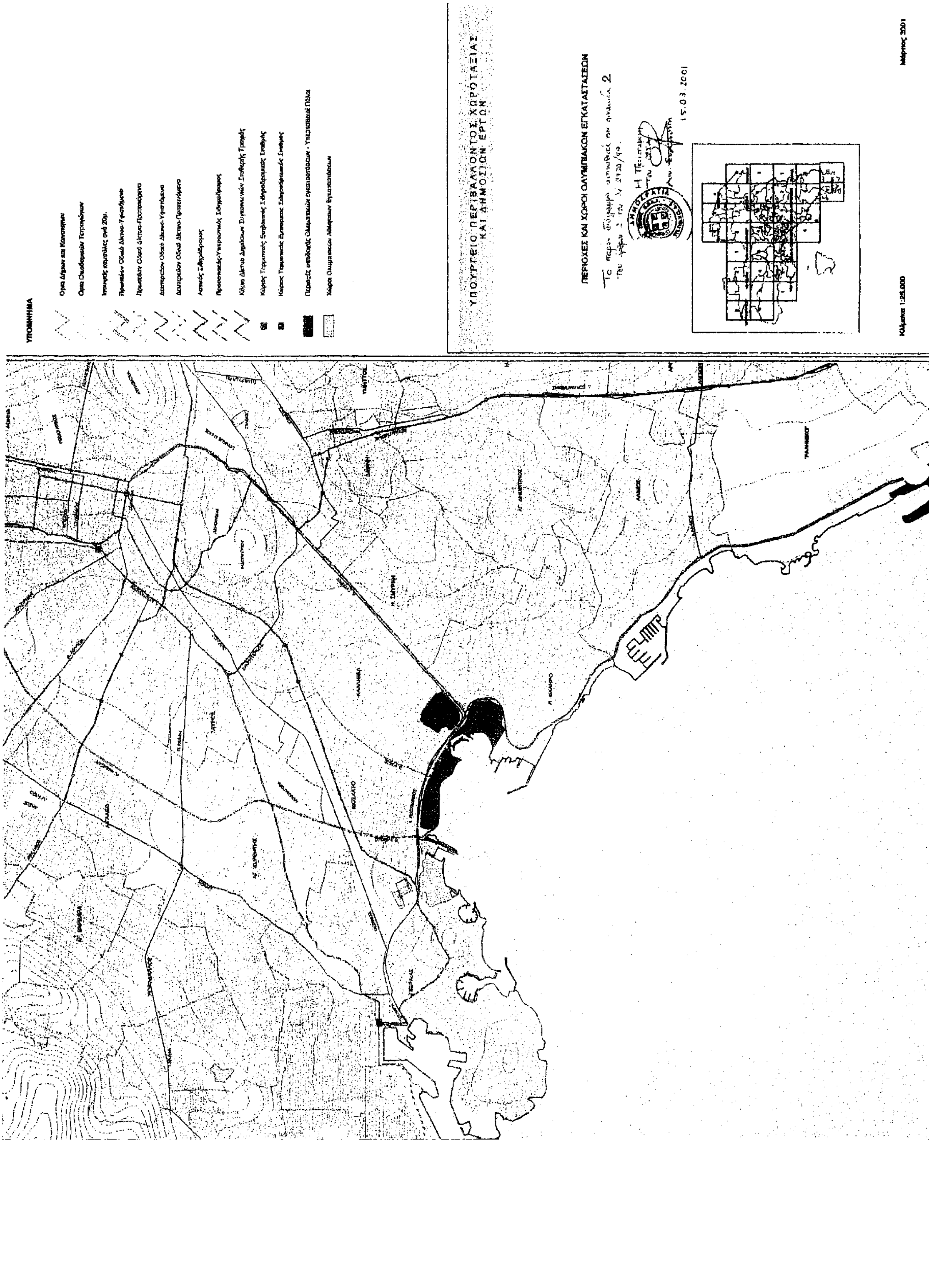
β. Στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Ν. 2833/2000 μετά τις λέξεις "Εταιρεία Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Α.Ε." προστίθενται οι λέξεις "ή του Οργανισμού Ανέγερσης Νέου Μουσείου Ακρόπολης".

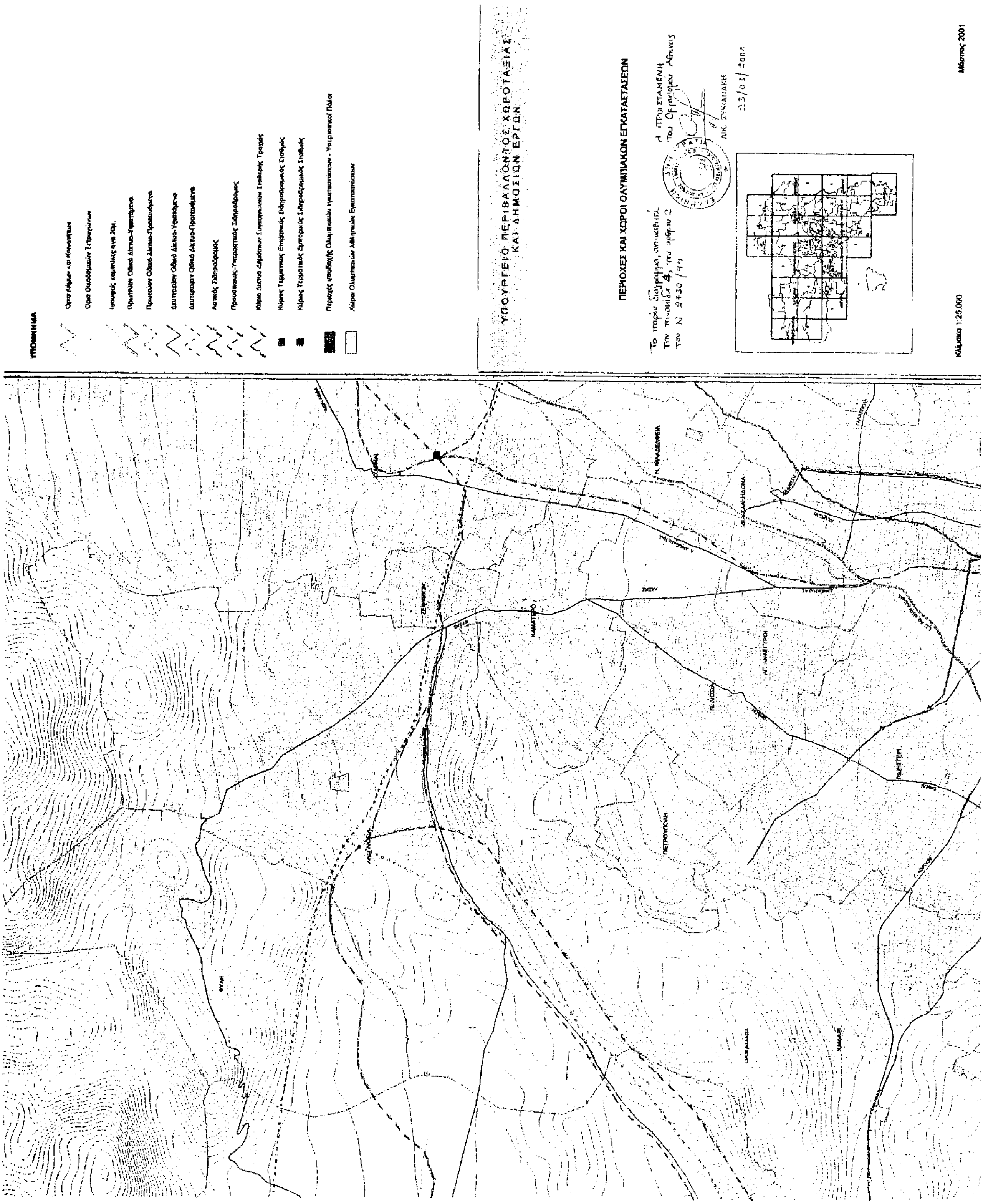
γ. Στην περίπτωση 3 του άρθρου 1 του Διατάγματος Πολεοδομίας "Καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης του χώρου ανέγερσης Μουσείου Ακρόπολης, που βρίσκεται εντός του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών" (ΦΕΚ 1139 Δ΄/20.9.1996), μετά τη λέξη "υπερβαίνει" προστίθενται οι λέξεις "περισσότερο από πέντε (5) μέτρα".

δ. Στο τέλος της περιπτώσεως 2 του άρθρου 1 του Διατάγματος Πολεοδομίας της προηγούμενης περιπτώσεως προστίθεται εδάφιο ως εξής:

"Ο μέγιστος συντελεστής κατ' όγκον εκμετάλλευσης του οικοπέδου (σ.ο.) δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τον διδόμενο από τη σχέση (σ.ο.) = 6,50 Χ (σ.δ.), όπου (σ.δ.) είναι ο συντελεστής δόμησης του οικοπέδου."

5. Η Κυβέρνηση ενημερώνει ανά τρίμηνο τη Βουλή για την πορεία της Ολυμπιακής Προετοιμασίας.


ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
15.03.2001
Κλίμακα 1:25.000
Μάρτιος 2001
ΥΠΟΜΝΗΜΑ


ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
Κλίμακα 1:25.000
Μάρτιος 2001

Άρθρο 42

Η παράγραφος 1 του άρθρου 30 του Ν. 2789/2000 (ΦΕΚ 21 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

"1. Κατ' εξαίρεση των κειμένων διατάξεων, η υφιστάμενη συνολική οφειλή από κάθε είδους συμβάσεις δανείων ή πιστώσεων, που έχουν συνομολογηθεί με πιστωτικά ιδρύματα και οι σχετικές συμβάσεις έχουν καταγγελθεί ή, προκειμένου περί αλληλόχρεων λογαριασμών, έχουν κλείσει οριστικά ή, αν δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση, η απαίτηση έχει καταστεί εν όλω ή εν μέρει ληξιπρόθεσμη και απαιτητή κατά τη σύμβαση ή το νόμο, μέχρι 31.12.2000 δεν δύναται να υπερβεί τα παρακάτω πολλαπλάσια του κατά περίπτωση ληφθέντος κεφαλαίου ή του αθροίσματος κεφαλαίων των περισσότερων δανείων ή, προκειμένου περί αλληλόχρεων λογαριασμών, του ποσού της οφειλής όπως αυτή διαμορφώθηκε ένα (1) έτος μετά τη λήψη του ποσού της τελευταίας πιστώσεως δανείου, προσαυξημένων των ποσών αυτών με συμβατικούς τόκους μέχρι το 50% του ληφθέντος κεφαλαίου κατ' ανώτατο όριο. Προκειμένου για τον καθορισμό της βάσης υπολογισμού της οφειλής μετά την προσαύξηση των συμβατικών τόκων, τυχόν υπερβάλλον ποσό πέραν του 50% του ληφθέντος κεφαλαίου δεν υπολογίζεται πριν πολλαπλασιασθεί κατά περίπτωση:

α) το τετραπλάσιο, εάν οι σχετικές συμβάσεις έχουν συναφθεί μέχρι τις 31.12.1985 ή, προκειμένου περί αλληλόχρεων λογαριασμών, η λήψη της τελευταίας πιστώσεως δανείου έγινε μέχρι την ημερομηνία αυτήν,

β) το τριπλάσιο, εάν τα άνω περιστατικά συνέβησαν μετά την υπό (α) ημερομηνία και μέχρι τις 31.12.1990,

γ) το διπλάσιο, εάν συνέβησαν μετά την υπό (β) ημερομηνία και μέχρι τις 31.12.2000.

Σε κάθε περίπτωση, στο ποσό που λαμβάνεται ως βάση, σύμφωνα με τα παραπάνω, δεν υπολογίζονται τόκοι εξ ανατοκισμού."

1. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 30 του Ν. 2789/2000 αντικαθίσταται ως εξής:

"Όλες οι καταβολές που έχουν γίνει οποτεδήποτε ή, προκειμένου περί αλληλόχρεων λογαριασμών, μετά από τη λήψη ποσού της οφειλής όπως αυτή διαμορφώθηκε ένα (1) έτος μετά τη λήψη του ποσού της τελευταίας πιστώσεως δανείου, υπό των οφειλετών ή τρίτων χάριν αυτών, αφαιρούνται από τη συνολική οφειλή, όπως αυτή θα προσδιορισθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος."

2. Στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 4 του ίδιου άρθρου, όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 47 του Ν. 2873/2000, αντί της 31 Μαρτίου 2001, ορίζεται η 31.12.2001 και στην παράγραφο 7 του ίδιου άρθρου, όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 47 του Ν. 2873/2000 (ΦΕΚ 285 Α΄), αντί της ημερομηνίας 1.4.2001, ορίζεται η 1.1.2002.

3. Μετά το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 8 του άρθρου 30 του Ν. 2789/2000 προστίθεται νέο εδάφιο ως εξής:

"Σε όσες, όμως, από τις παραπάνω περιπτώσεις, πλην εκείνων που ρυθμίστηκαν με διατάξεις νόμου, υφίσταται ανεξόφλητο υπόλοιπο μετά τις 31.12.2000 και τα ποσά που καταβλήθηκαν ή πρόκειται να καταβληθούν κατά τις ισχύουσες συμφωνίες ή με βάση τις τελεσίδικες αποφάσεις υπερβαίνουν το ποσό της συνολικής οφειλής με βάση τον υπολογισμό της παραγράφου 1 του παρόντος, από το ανεξόφλητο αυτό υπόλοιπο διαγράφεται το υπερβάλλον."

4. Η προβλεπόμενη στην παράγραφο 8 του παραπάνω άρθρου προθεσμία για την άσκηση του δικαιώματος επιλογής εκ μέρους των κατά κύριο επάγγελμα αγροτών παρατείνεται αφότου έληξε μέχρι 30.9.2001.

5. Στο τέλος της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 9 του παραπάνω άρθρου προστίθενται οι λέξεις: "και εφόσον έχουν υπογραφεί οι σχετικές συμβάσεις, όπου αυτές απαιτούνται".

6. Οφειλές που ρυθμίστηκαν σε εφαρμογή της διάταξης της παρ. 1 του άρθρου 30 του Ν. 2789/2000, όπως αρχικά ίσχυε και οι οποίες εξακολουθούν να ισχύουν κατά τη δημοσίευση του παρόντος, επαναρυθμίζονται σύμφωνα με τα παραπάνω. Ποσά που έχουν καταβληθεί σε εφαρμογή της ως άνω διάταξης δεν αναζητούνται για κανένα λόγο και αιτία.

7. Η παράγραφος 3 του άρθρου 47 του Ν. 2873/2000 αντικαθίσταται ως εξής:

"3. Τα πιστωτικά ιδρύματα υποχρεούνται, εντός προθεσμίας ενενήντα (90) ημερών από την υποβολή σχετικής αίτησης, να χορηγούν στον αιτούντα οφειλέτη αντίγραφα των δανειστικών συμβάσεων και κατάσταση με ανάλυση του ύψους της οφειλής, καθώς και αντίγραφα των υφιστάμενων καρτελών και παραστατικών.

Σε περίπτωση παράβασης της παραπάνω υποχρέωσης, με απόφαση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, επιβάλλεται σε βάρος των πιστωτικών ιδρυμάτων πρόστιμο από ένα εκατομμύριο (1.000.000) έως πέντε εκατομμύρια (5.000.000) δραχμές για κάθε παράβαση. Το ποσό του προστίμου αυτού αποτελεί δημόσιο έσοδο και εισπράττεται σύμφωνα με τον Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων."

8. Στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 4 του άρθρου 30 του Ν. 2789/2000 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

"Μέχρι την 31.12.2001 αναστέλλεται η υπαγωγή και η έναρξη της διαδικασίας υπαγωγής στα άρθρα 46, 46α και 46β του Ν. 1892/1990 επιχειρήσεων, των οποίων οι οφειλές προς τα πιστωτικά ιδρύματα υπάγονται στις ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου."

9. Στην περίπτωση δ΄ της παραγράφου 9 του άρθρου 30 του Ν. 2789/2000 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

"Σε περίπτωση που οι απαιτήσεις προέρχονται από εγγυήσεις ιδιωτών, ως βάση υπολογισμού του παραπάνω ορίου λαμβάνεται το ποσό για το οποίο έχει δοθεί η εγγύηση."

10. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών δύνανται να υπαχθούν στις διατάξεις του παρόντος άρθρου περιπτώσεις δανείων που έχουν ρυθμισθεί με βάση το Ν. 128/1975.

Άρθρο 43

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 8 Μαΐου 2001

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ **Β. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ**	ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ **Γ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ**
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ **ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ**	ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ **ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ**
ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ **Μ. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ**	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ **ΕΥΑΓ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ**
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ **Μ. ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ**	ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ **Χ. ΒΕΡΕΛΗΣ**

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 8 Μαΐου 2001

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΜΙΧ. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ